15e Année — N° 712

Le Numéro : 50 Centimes.
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70
Tous les Samedis

11 Mai 1912

VIE AU GRAND AIR

HÉLEN ET BEDEL, LES DÉTENTEURS DES COUPES DEUTSCH DE LA MEURTHE ET POMMERY

Hélen s'est approprié, le 1er mai, la Coupe Deutsch (Circuit de Paris), effectuant les 200 kil. en 1 h. 36 m. 43 s. — Bedel, sur son Morane-Saulnier, a remporté la Coupe Pommery, volant de

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

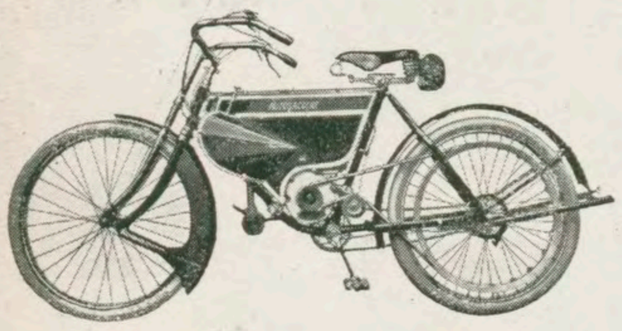
Pneu Diamond

THE DIAMOND RUBBER C° of New-York

Téléphone : 540-72 — *5, Rue Denis-Poisson, PARIS* — Téléphone : 540-72

"MOTOSACOCHE"

La Reine des Bicyclettes à Moteurs



(Type un cylindre)

MODÈLES 1912

1 cylindre 2 HP (64×90)
2 cylindres 3 HP (54×75)

2 vitesses, débrayage, transmission par chaîne, mise en marche par manivelle.

La "MOTOSACOCHE"
Société Anonyme, GENÈVE (Suisse)
Paul MUNCH, Représentant
2, Avenue Alphand, 2
PARIS (16e)

Pour voir en souriant
fuir les Kilomètres,
montez une bicyclette
Gladiator

Catalogue franco sur demande

CYCLES GLADIATOR, 61, Grande-Rue, au PRÉ-SAINT-GERVAIS

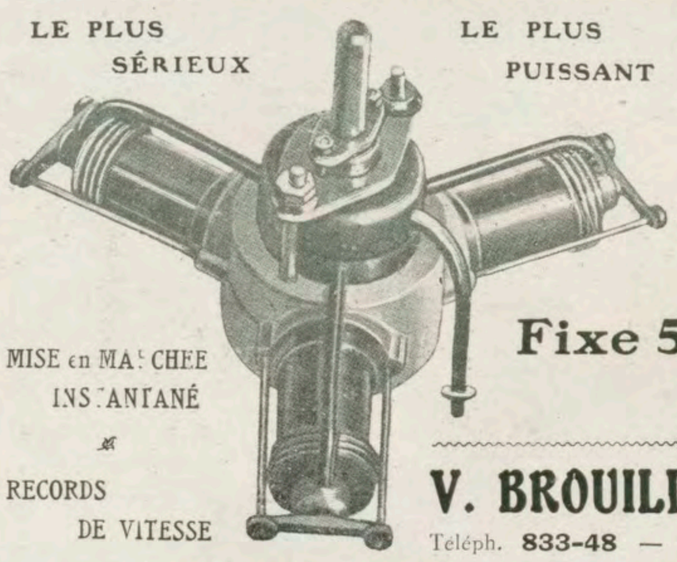
Golf ! Golf ! Golf !
chez A.-A. TUNMER & C°

Choix considérable de
CANNES marques Simpson, Auchterlonie, Forgan, Tunmer.
BALLES "Tunmer Spécial". 32 fr. la douz.
(reprises usagées pour 5 francs).
BALLES Challenger, Dunlop, Spalding, etc.
CADDIES, GANTS ET TOUS ACCESSOIRES
TOUT POUR LE GOLF & TOUS SPORTS

A.-A. TUNMER & Co, 27, rue du 4-Septembre, 14, av. de la Gde-Armée **PARIS**

SUCCURSALES :
96, rue Ste-Catherine, BORDEAUX .. LYON 13, rue de la Charité
CATALOGUE (V) ILLUSTRE FRANCO

LE PLUS SÉRIEUX — LE PLUS PUISSANT



MISE en MARCHE INSTANTANÉ
RECORDS DE VITESSE

Aviateurs !

LE MOTEUR
PRIMA

est le seul qui enlève tous les appareils jusqu'à 3 mètres d'envergure.

Fixe 55 fr. - Rotatif 60 fr.

Thermo détendeur : 25 fr.
Cartouche acide carbonique : 4 fr.

V. BROUILLET CONSTRUCTEUR
1 bis, Quai aux Fleurs, PARIS
Téléph. **833-48** — Demander le Catalogue **V** franco sur demande

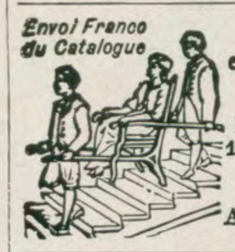
PLAGES & JARDINS

Grand choix d'articles spéciaux

TENTES ABRIS
PARASOLS
CHALETS DÉMONTABLES
APPAREILS DE GYMNASTIQUE
STORES
BANNES
POUR TERRASSES VÉRANDAHS

Articles et Outillage de Jardinage
CATALOGUE ILLUSTRÉ FRANCO
Les Fils de **S. DUFOUR** Ainé
27, Rue Mauconseil, PARIS (1er)

Envoi Franco du Catalogue



PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT
DUPONT
Fabricant, breveté s. g. d. g.
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Aucune Succursale

FEMINA

La revue idéale de la Femme et de la Jeune Fil

La Vie au Grand Air

N° 712 — 11 Mai 1912

ABONNEMENTS :
France . .. . 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

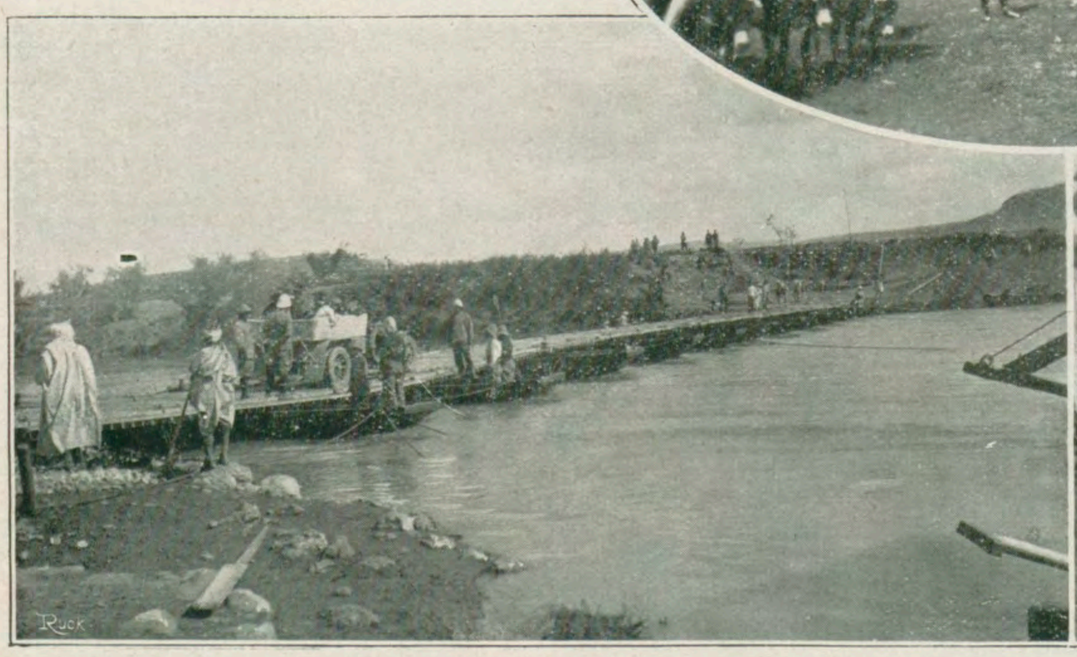
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie May 11 th 1912.
AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.

M. MILLERAND DÉCORE LES AVIATEURS AU CAMP DE MAILLY

Le 29 avril, au camp de Mailly, M. Millerand, ministre de la Guerre, a remis la croix au lieutenant Chevreau, un aviateur de la première heure; au sous-lieutenant Ménard, un de nos plus habiles pilotes, et la médaille militaire au sapeur Brégi, le héros de Casablanca-Fez.

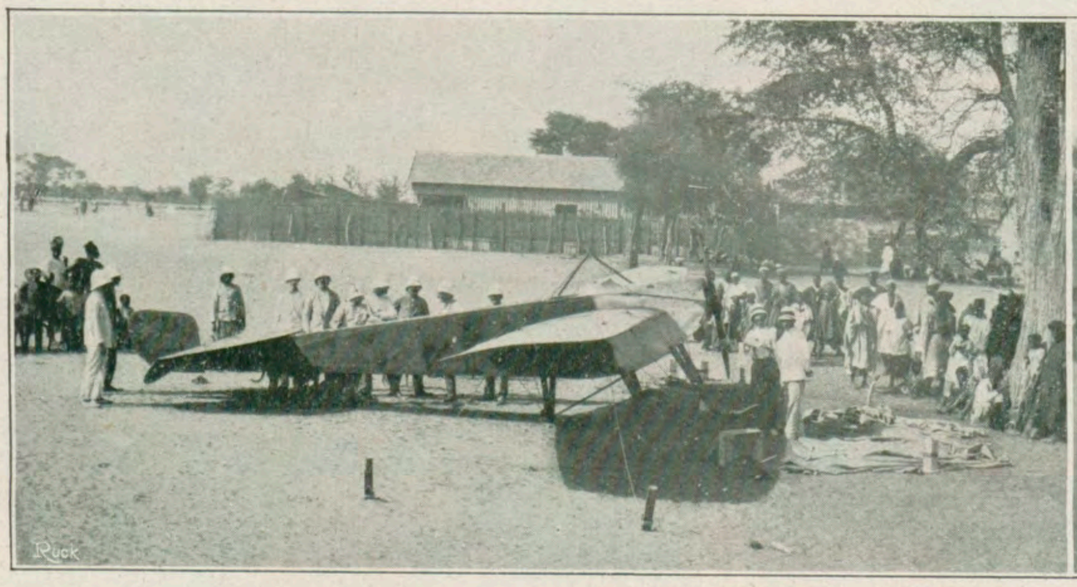
L'AVIATION MILITAIRE AUX COLONIES

AMÉNAGEMENT D'UN ARABAT
Aménagement d'un arabat pour le transport d'un monoplan de rechange. Cette vue a été prise au départ d'une marche d'essai de 10 kil. effectuée sous la surveillance du lieutenant Do-Hu. (*Détail technique : monoplan Blériot.*)

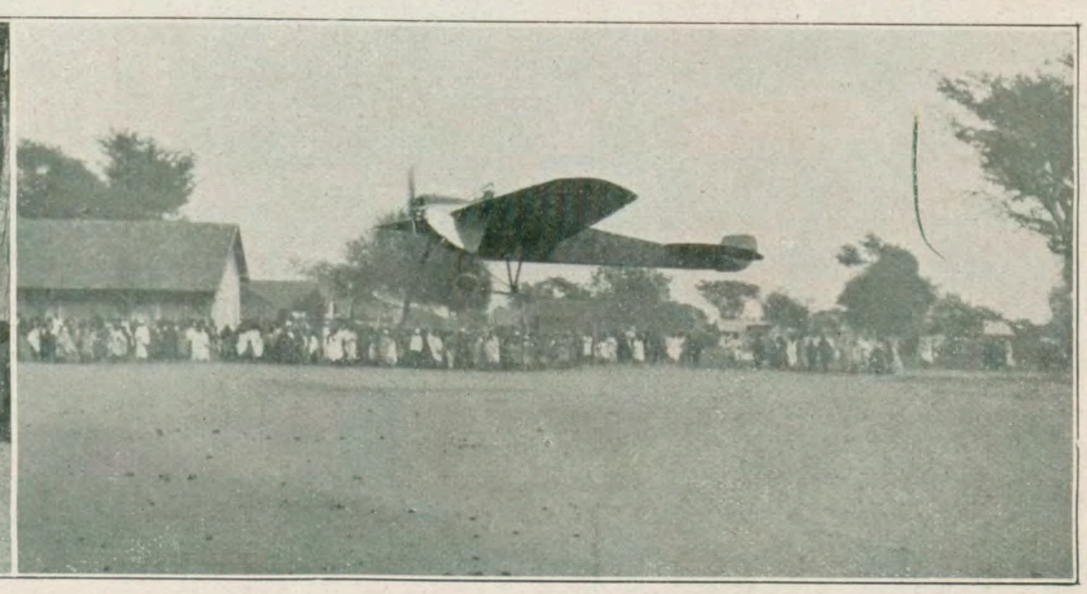


LA TRAVERSÉE D'UN OUED
Les officiers aviateurs et le colonel Gouraud franchissent pour la première fois en automobile l'oued Oum-er-Rebix, à 115 kil. de Marrakech.

L'AUTOMOBILE DE LA MISSION
L'automobile, ayant à bord le colonel Gouraud et les officiers aviateurs, passe à Ber-Rechid et se rend à Mechra-ben-Ablou pour choisir un terrain d'atterrissage.



LE LIEUTENANT FEQUANT AU SÉNÉGAL
Le lieutenant Féquant, parti de l'aérodrome de M'Bambey, pour se rendre aux grandes manœuvres de Dakar et Rufisque, passe à Khombole où il fait escale. C'est la seconde fois qu'il accomplissait le voyage M'Bambey-Dakar.



LE DEPART POUR DAKAR
Le lieutenant Féquant, après avoir atterri à son retour de Dakar, s'envole au crépuscule. Malgré le sable, qui gêne les aviateurs dans ces région sil franchit en quelques minutes les 27 kilomètres qui séparent Khombole de M'Bambey.

SOMMAIRE

Helen et Bedel .. Couverture
M. Millerand décore les aviateurs au camp de Mailly 325
L'aviation aux colonies .. 326
Les athlètes meurent-ils jeunes ? par PAUL HAMELLE .. 327
Dix ans de salons, par GEORGES PRADE .. 327
Ma tournée en Amérique du Sud, par ROLAND GARROS 327
Champions d'hier ? par L. PETIT-BRETON. .. 328
L'Aviation maritime (suite), par ANDRÉ BEAUMONT. 328
Le Circuit pédestre de l'Est .. 329
Une belle victoire de Ledoux .. 329
Le Carnet du sportsman .. 330
Une revue d'aéroplanes au camp de Mailly .. 331
Une belle démonstration de Football-Association, par deux équipes anglaises .. 332-333
Les aviateurs traversent la France .. 334
Comment Gobert a battu Wilding, par MAX DECUGIS .. 335
Que valent nos boxeurs ? par JEAN AUGER .. 335
La saison qui vient .. 335
Le Petit Dictionnaire sportif. .. 336
Le Bloc-Notes de la semaine .. 337
Les Poules d'essais, par RENÉ RIONDET .. 338
Après le Prix Edgard de La Charme, par STUART .. 338
Le Prix Edgard de La Charme .. 339
Le dimanche de Longchamp .. 340
La vie d'un Champion du Ring, par JIM JEFFRIES .. 341
Le concours de Jeffries .. 342

Tout abonné d'un an à la Vie au Grand Air *qui souscrira également un abonnement d'un an à* Je Sais Tout *ou à* Fermes et Châteaux *bénéficiera, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois s'il le désire ou seulement pour une au choix, d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).*

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

ATHLÉTISME

Les athlètes meurent-ils jeunes ?

C'est surtout par les auteurs anglais que la question a été discutée.

VOILA, certes, une étrange question. Qu'il arrive à l'un de ces hommes extraordinaires, qu'on appelle un champion, de trépasser à un âge ordinaire, cela déjà nous surprend, nous choque un peu : il semble que leur force surhumaine aurait dû les immuniser contre les accidents qui sont le lot de l'humanité commune, leur conférer une quasi-immortalité. Mais qu'on puisse se demander si leur moyenne de vie n'est pas au-dessous de la moyenne générale, cela nous déconcerte nous révolte et même nous scandalise comme une impertinence.

La question se dédouble :

Est-il vrai que les athlètes meurent jeunes ? Et si c'est vrai, souvent, est-ce la faute à l'athlétisme, ou aux athlètes ? Existe-t-il une fatalité pesant sur eux, qui les condamnerait à une fin précoce, et serait comme la rançon d'une carrière trop active ? Autrement dit, l'intensité plus grande de leur vie se paierait-elle par une durée moindre ?

On ne fait guère de sport chez nous, que depuis un quart de siècle. Nous ne saurions donc chercher, dans notre histoire trop jeune, les éléments d'une réponse à la grande, vitale question qui nous émeut. Cette réponse, toute relative et incertaine, il faut la demander à l'expérience séculaire de nos voisins britanniques.

Ma tâche sera donc simple, encore que délicate : citer, en les ordonnant et commentant, quelques témoignages choisis, comme plus solides ou plus suggestifs, de certains confrères d'Outre-Manche, qui viennent de discuter ce problème, récemment posé par la mort de Percy Nix, ex-crack de la roue, et par celle de R. F. Doherty, virtuose de la raquette.

Mais d'abord, la question de fait. En est-ce un que les athlètes, en général, meurent jeunes ?

Réponse du « Tramp » dans l'*Irish Cyclist :*

« Il a été souvent soutenu que les hommes qui s'adonnent aux formes les plus violentes du sport, atteignent rarement la vieillesse. Certes, on peut produire nombre d'exemples à l'appui de cette thèse ; mais on peut lui en opposer un nombre juste égal d'athlètes fameux qui ont vécu bien au-delà du temps alloué à la moyenne des hommes. La consomption et l'affection cardiaque (*heart strain*, cœur forcé), passent pour les maladies les plus fréquentes des champions athlétiques. Georges Lohman, le très grand cricketer, a succombé au premier de ces maux, à 36 ans ; et une autre victime de la phtisie fut Joe Gans, le boxeur fameux, enlevé en pleine jeunesse. J. T. Brown, cricketer, qui joua pour le Yorkshire et l'Angleterre, n'avait que 35 ans, quand il partit, et un autre cricketer non moindre, J. Briggs, en avait quarante ; un plus grand encore, Arthur Shrewsbury, en avait quarante-sept. R. Pilling, l'excellent wicket-keeper, est mort à trente-six ans, et M. T. Bowring, d'Oxford, à vingt : un an de plus que L. Mac Leod, le footballeur international d'Ecosse... »

Et le « Tramp », d'ajouter : « Bien qu'on puisse invoquer de nombreuses, d'illustres exceptions, je crois, qu'il faut reconnaître, en règle générale, que les grands athlètes ne vivent pas aussi longtemps que ceux qui donnent à la vie intense le manque de touche initial (1)... La phrase du « Tramp », ne s'arrête pas là, je la compléterai, plus tard. — Et je passe à un autre.

« Les athlètes meurent-ils jeunes ? » se demande à son tour Mecredy, un grand athlète lui-même, proche de la cinquantaine et qui dans son « Health's Highway » (la grande route de la Santé) nous livre le secret de sa force si merveilleusement conservée. Et, il répond : « Indiscutablement, beaucoup meurent jeunes et la plupart comme le constate « the Tramp », d'affections des poumons ou du cœur. Nous croyons cependant... » la suite à tout à l'heure.

Et je note encore l'avis de l'humouriste « Scorcher » qui sait être grave plaisamment : « On bavarde fort dans la presse sur l'âge auquel meurent les athlètes, le thème étant que ceux qui ont des tendances athlétiques, meurent jeunes. Est-ce vrai ? La réponse est, je crois, qu'il y en a qui meurent jeunes et d'autres pas. »

... Puis, après quelques hors-d'œuvre facétieux : « Depuis bien des années, j'ai toujours eu un fort soupçon que l'athlète, en général, ne tire pas de la vie autant d'années qu'il pourrait raisonnablement en attendre, et je fonde mon jugement sur l'observation et l'expérience. J'ai remarqué que, même longtemps avant d'avoir atteint la maturité, les hommes adonnés à l'athlétisme, prennent de l'âge, et deviennent victimes de diverses affections, particulièrement des poumons et de la poitrine, quand ils ne sont pas la proie des rhumatismes. Mais... »

Avant de passer à ce « mais », je constate que sur la question de fait « les athlètes meurent-ils jeunes ? », les experts consultés s'accordent — hélas ! — pour répondre affirmativement.

Mais le fait — probable, encore que discutable — n'est pas tout. Il est moins important que ses causes. Et sur ses causes, qui dépendent toutes, en somme, de notre volonté, vous allez retrouver le même accord, cette fois, optimiste, la même note encourageante.

Ici, deux remarques générales, que nous pouvons faire sans passer la Manche, et qui résument assez bien l'histoire de maint athlète... Issu, souvent, de milieux modestes où on ne connaît pas la vie large ; exposé, jeune, à toutes les tentations d'une fortune nouvelle qui le grise ; croyant à l'infini de ses forces, il en abuse. Première explication de cette décrépitude précoce qui nous étonne, succédant à cette magnifique floraison de vigueur. Seconde explication qui n'exclut pas la première. D'une vie suractive, l'athlète passe brusquement à une vie inactive.

(*A suivre.*) PAUL HAMELLE.

AUTOMOBILE

Dix ans de salons

Les dépenses des exposants montent toujours et ils ne font pas de recettes.

NOTRE confrère l'*Aéro* vient de publier un document des plus curieux qui intéresse dix ans et même onze ans d'histoire automobile. Il s'agit de comptes des salons qui se succédèrent depuis 1898 jusqu'à 1908. C'est là une histoire populaire avant tout. Le public, en payant pour voir, les exposants en payant pour se faire voir, ont à jamais établi les chiffres qui ont servi de base à celle de nos industries modernes qui eut la plus extraordinaire carrière, l'industrie qui, nulle encore, ou à peu près, en 1900, se haussait, à partir de 1908, au troisième rang de nos industries d'exportation, après la soie, la laine et le coton.

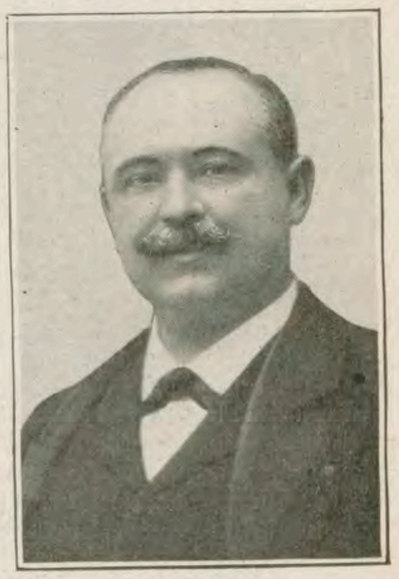
Examinons ces chiffres à ce double point de vue. La vogue populaire suit une marche ascendante fort nette jusqu'en 1907.

Les recettes des entrées donnent en chiffres ronds :

1898.	80 000	francs
1899.	81 000	—
1900.	50 000	—
1901.	124 000	—
1902	157 000	—
1903.	276 000	—
1904.	362 000	—
1905.	456 000	—
1906.	547.000	—
1907.	671.000	—

Ainsi, en 1907, l'Exposition du Grand Palais, en quinze jours, malgré le flot de places gratuites obligatoire, dépassait la recette annuelle d'un grand nombre de théâtres. Mais, en 1908, brusque fléchissement ; on retombe à 491.000. Le goût de l'automobile n'avait pas diminué, mais on avait cessé d'étonner Paris par les splendeurs électriques. Comme les grandes expositions, les petites avaient fait leur temps. On était blasé.

Les dépenses étaient d'ailleurs poussées à l'extrême, Les exposants, en dehors des frais fort lourds de leurs expositions particulières payaient fort cher. De 111.000 francs en 1898, leur quote-part, en impôt direct, sans compter l'impôt indirect monta à 984.000 francs en 1907. Un million de location de terrain en quinze jours, 24 millions de loyer par an. Et avec les frais supplémentaires, où allait-on ?



M. RIVES
Commissaire général des Salons de l'Automobile.

Les recettes totales passèrent en ces onze ans de 241.000 francs à 1.774.000 francs. L'exposition rapportait 110.000 francs par jour. Il est vrai que les artistes payaient, avant de s'offrir leurs costumes et de monter en scène 10/17 de la recette.

Les dépenses montaient d'ailleurs elles aussi.

Et par dépenses, on n'entend pas celles des exposants qui figurent au contraire aux recettes. De 156.000 francs en 1898, elles passent à 352.000 francs en 1902, et à 1.732.000 francs en 1907. Ajoutez ces 1.700.000 francs aux 984.000 francs versés par les exposants, et vous verrez que cette année là, l'industrie automobile a prélevé sur ses recettes brutes 2.700.000 francs en quinze jours !

Peste !

Ce qu'il y eut de plus désastreux fut la répartition des bénéfices. Au lieu de les distribuer à ceux qui avaient fait les frais, on les distribua à des collectivités, si bien que chacun se ruina individuellement en ayant l'honneur de faire partie d'une collectivité riche. En réalité, et si l'exposition avait été une société civile fondée par les exposants, il n'y aurait jamais eu de bénéfices.

En 1898, on gagne 45.000 francs, les exposants versent 111.000 francs ; en 1899, on gagne 46.000 francs pour 217.000 francs versés par eux ; en 1900, 72.000 francs pour 194.000 francs ; en 1901, 85.000 francs pour 216.000 francs etc., et l'on arrive en 1907 à toucher 42.000 francs pour 384.000 francs versés. C'est l'apothéose du déficit.

Au total, les exposants versent 4 millions pour louer leur terrain, et on distribua 1.500.000 francs, pas à eux, mais à l'Automobile-Club et à leur chambre syndicale. L'A. C. F. empocha pour sa part 900.000 francs. Il a distribué là-dessus zéro franc à l'automobile, 100,000 francs à l'aviation (Paris-Bruxelles), 300.000 francs à sa salle des sports.

Il est évident qu'il y a de quoi s'intruire en feuilletant les pages de ce livre de caisse de dix ans d'automobile.

GEORGES PRADE

AVIATION

Ma tournée en Amérique du Sud (1)

Les aviateurs reviennent en France.

Buenos-Aires, 28 mars.

DEPUIS ma dernière lettre, j'ai fait un séjour à Sao Paulo. J'étais seul, Audemars et Barrier n'ayant pas d'appareils, ainsi que je vous l'ai dit. J'ai eu là tous les ennuis possibles : mon vieux moteur du record de la hauteur, qui tourne depuis bientôt neuf mois, avait fini par caler avec deux

(1) *Miss baulk*, terme de billard, qui désigne le premier coup volontairement manqué par un des joueurs, pour ne pas laisser de jeu à l'adversaire ; ici, c'est un équivalent pittoresque d'abstention de tout exercice violent.

(1) Voir les nos 704 et 707.

obturateurs cisaillés. Naturellement, ces pièces, pourtant indispensables, me manquaient et je suis resté trois semaines en panne devant un prix de 30.000 francs, créé pour aller de Sao Paulo à Santos et retour (150 kilomètres environ). J'ai démonté et remonté mon moteur quatre fois pour essayer, sans succès, de bricoler une réparation.

Finalement, j'ai dû attendre le dédouanement du matériel de l'ami Chaves, l'aviateur Brésilien, qui gagna, il y a quelques mois, le prix des Escales en France.

Je lui dois une sincère reconnaissance et je vous invite à savourer, en passant, le geste élégant et rare de ce camarade — maintenant un ami — me prêtant des pièces dont il pouvait avoir besoin le lendemain, pour me permettre de gagner un prix qu'il aurait pu s'attribuer sans lutte.

Le parcours comportait 20 kilomètres environ de mauvaises montagnes avec une forêt vierge absolument inextricable. J'ai fait l'aller en 45 minutes et le retour en 50. L'aller fut parfait, mais le retour, le lendemain, très compliqué par des nuages épais et abondants sur la montagne.

Je n'avais pas de boussole — comme par hasard — et il me fallut me faufiler en serpentant entre les nuages et les cîmes. Un mauvais moment qui m'a fait penser à ce pauvre Frey, dans Rome-Turin.

Chaves, qui avait eu la coquetterie de m'accompagner au retour, put passer, grâce à sa boussole, au-dessus de la montagne et des nuages. Bref, tout s'est heureusement terminé.

8 avril 1912.

Je reprends cette lettre après une panne de dix jours. Nous avons fait trois journées d'exhibitions avec un temps superbe, mais des ailes pourries par l'humidité, les intempéries et un travail intensif.

Le manque de publicité et les élections, qui se sont terminées hier, nous ont empêchés de remporter le succès que nous espérions. Je crois que notre vraie semaine, qui commencera dans cinq jours, sera beaucoup mieux.

On parle de créer quelques prix intéressants que nous nous efforcerons de gagner. Barrier continue à voler impeccablement, mais avec prudence. Audemars, lui, diverge au contraire vers le genre Simon : il ne se refuse plus aucune fantaisie. Après avoir été acrobate de la *Demoiselle*, il est devenu un virtuose du monoplan. Je crois que sa rentrée en France causera des surprises et que ses vols seront suivis avec émotion par la foule.

Nous prenons tous la fuite le 26 avril pour rentrer pendant la belle saison à Paris. Nous y serons entre le 17 et le 20 mai. Tâchez qu'il fasse beau et que nous ayons de grandes épreuves à disputer.

ROLAND GARROS.

CYCLISME

Champions d'hier

Nos coureurs actuels n'auront jamais la renommée de leurs aînés.

J'AI suivi avec grand intérêt ainsi que tous mes camarades, la discussion qu'a soulevée la *Vie au Grand Air* (1), au sujet de la valeur comparative des champions cyclistes de jadis et de ceux d'aujourd'hui.

CHARLES TERRONT.

A mon grand étonnement, les réponses ont presque toutes été favorables à la génération dont je fais partie, elles se sont accordées à reconnaître, chez les coureurs actuels, une constance de forme, et une science de l'effort, inconnues autrefois et dues aux progrès de nos méthodes d'entraînement.

Il ne faut pourtant pas nous illusionner; si flatteuse que soit cette préférence pour nous, il n'en est pas moins vrai que les hommes d'autrefois, avec les machines dont ils disposaient, firent de grandes choses. Ils possédaient aussi cette foi sportive qui a malheureusement disparu et qui provoquait l'enthousiasme des foules. Aussi leurs noms resteront-ils toujours gravés dans les mémoires, tandis que ceux de leurs successeurs ne laisseront qu'un souvenir confus.

D'ailleurs, il est bien naturel que les noms des champions qui s'illustrèrent au début d'un sport restent intimement liés à l'histoire de ce sport.

Quand vous évoquez l'automobile, vous songez immédiatement à Levassor et à Marcel Renault, et pourtant, quel est le touriste qui, aujourd'hui, n'a pas renouvelé leurs exploits ?

Quand vous parlez d'aviation, c'est tout naturellement le nom de Blériot qui se présente à votre esprit et, cependant depuis la première traversée de la Manche, que de prouesses aériennes ont été accomplies dont les auteurs sont déjà presque oubliés !

Quand vous rappelez les voyages de nos dirigeables, un nom s'impose à vous : celui de Santos-Dumont.

Pour le cyclisme, il en est de même. Malgré la valeur de nos étoiles modernes de la piste et de la route, le sprinter restera toujours personnifié par Zimmerman, le stayer par Michaël et le routier, par Charles Terront. Et cela est si vrai que si vous interrogez un vieux paysan de Bretagne, sur les routiers qu'il a vu passer devant sa porte au cours des Tour de France et des Paris-Brest, il hochera la tête aux noms des Garin, des Georget, des Faber, des Trousselier, des Petit-Breton et des Garrigou, mais parlez-lui de Charles Terront, vous verrez alors son regard s'animer, car il gardera toujours la vision de l'homme qui, sur une machine invraisemblable, gagna la première course Paris-Brest-Paris.

LUCIEN PETIT-BRETON.

(1) Noir le numéro 709.

AVIATION

L'aviation maritime (1)

(Suite).

La tâche des hydro-aéroplanes serait bien facilitée s'ils pouvaient aborder sur la plage d'un navire.

LES idées que j'ai émises, à cette place même, dans plusieurs articles ayant trait à l'aviation en général et à l'aviation maritime en particulier, auraient pu, avec quelque raison, s'abriter sous un double titre :

« Les leçons de l'air et les leçons de la mer », puisque j'ai passé une grande partie de ma vie sur la mer et que j'ai eu la bonne fortune de faire quelques voyages aériens. Et en répandant ces idées, j'ai pensé, de plus, que j'accomplissais un devoir, puisque, agissant en toute liberté d'esprit, sans avoir aucun intérêt personnel à défendre, ces idées, aboutissement naturel de mes observations expérimentales, pouvaient peut-être rendre quelque service à la cause pour laquelle la France se passionne aujourd'hui.

C'est pourquoi, dans le numéro du 13 avril dernier, j'eus une première fois l'occasion de parler de l'organisation de l'aviation maritime.

En effet, s'il est désormais reconnu que l'aviation peut être de quelque utilité à notre marine, il est maintenant nécessaire qu'une ligne de conduite logique préside à la création de ce service. Va-t-on commencer par élaborer sur le papier ce que doit être l'aviation navale? Va-t-on, au contraire, se livrer à des expériences préalables, loyales et dégagées de tout esprit de parti pris, de toute idée préconçue ? C'est, évidemment, cette deuxième solution qu'il convient d'adopter et qui va prévaloir.

Des expériences d'abord !

Ensuite, les expérimentateurs eux-mêmes, mais eux seuls — et quand je dis expérimentateurs, je de parle pas d'officiers de marine qui ne seraient pas aviateurs, ou qui se seraient contentés de prendre passage à bord d'un appareil quelconque — je ne parle pas non plus d'aviateurs qui ne seraient pas marins, qui n'auraient pas passé une longue partie de leur existence dans le service actif de notre marine de guerre et principalement en escadre, et à plus forte raison, je ne parle pas des personnes absolument étrangères à l'un et l'autre état, car de pareils juges seraient tentés de remplacer leur défaut de compétence par de l'esprit. Or, si les mots d'esprit permettent de se tirer élégamment d'une question embarrassante, il est bien connu qu'ils n'ont jamais donné la solution d'aucun problème.

Je veux donc parler, lorsque je prononce le mot d'expérimentateurs, de pilotes qui seraient à la fois marins et aviateurs qui, leur conviction faite, pourraient donner leur avis en connaissance de cause, et permettraient ainsi l'organisation finale du service aérien et maritime.

Voilà, tout simplement, quel était le vœu formulé dans la dernière étude que j'ai faite de cette question, question qui a, il ne faut plus se le dissimuler, la plus haute importance pour notre flotte de guerre.

J'en répète, d'ailleurs ici, textuellement, la conclusion :

« Si nous voulons avoir une aviation maritime, ayons d'abord des aviateurs marins, et consultons-les, ils sauront bien nous indiquer par la pratique de leurs exercices et de leur expérience les appareils dont ils ont besoin. »

Et nous nous permettrons d'appeler l'attention de nos lecteurs sur l'impartialité d'un pareil souhait, impartialité qui a même été qualifiée par quelques-uns de mes amis de « réserve trop prudente ». On me reprochait de n'avoir pas été plus affirmatif. Mais j'ai préféré (et je désire encore persister dans cette voie) me retrancher derrière des expériences probantes, me rallier à des solutions dont des exercices concluants auront montré le bien fondé, et je me suis contenté de dire :

« ... Il me semble que l'hydro-aéroplane, en tant qu'instrument d'exécution, n'est pas plus indiqué qu'un simple aéroplane terrestre pouvant, d'ores et déjà, prendre son essor et se poser sur le pont d'un navire. »

Et cela, pour rétablir l'équilibre entre les deux genres d'appareils, et les deux procédés d'utilisation, tant que la preuve de la supériorité de l'un ou de l'autre n'aura pas été loyalement faite.

J'en reviens donc à regretter que des essais d'abordage sur le pont d'un navire n'aient pas été tentés à l'occasion du concours des hydro-aéroplanes de Monte-Carlo. Cette manifestation sportive, favorisée par un temps admirable, a parfaitement réussi en ce sens qu'elle a mis en valeur, d'un seul coup, toutes les brillantes qualités de l'hydro-aéroplane, et qu'elle a été très féconde en enseignements utiles ; mais, en complétant ces épreuves, comme nous venons de le préconiser, elle aurait apporté, en outre, un enseignement du plus haut intérêt pour notre marine, et permis d'orienter les recherches, dans un sens ou dans un autre, suivant la réussite ou l'échec de la tentative.

Quant au danger qu'aurait offert cette expérience, disons tout de suite qu'il aurait été facilement réduit à néant. D'abord, on n'aurait pas eu besoin de demander à la marine un croiseur ni même un cuirassé, nous verrons pourquoi dans la suite ; avec quelques barriques, quelques bonnes planches et de solides madriers, on aurait pu construire un radeau formant un plancher légèrement incliné de 8 à 10 mètres de large sur 30 mètres de long, plongeant à peine dans l'eau, à une extrémité, et la surplombant de 0,50 à 1 mètre à l'autre extrémité. On aurait pu remorquer ce ponton hors du port, par mer plate (pour commencer par le commencement) et les pilotes auraient pu s'exercer sans grands inconvénients à aborder sur ce plancher flottant « mouillé » debout au vent. Ç'aurait été amusant pour tout le monde et surtout très instructif !

Mais cette simple proposition, faite en toute conscience, semble heurter des opinions contraires, bien arrêtées et un peu prématurées, certes, dans l'état actuel de la question, car notre étude a connu les honneurs de la critique, dans un article de deux colonnes du *Journal*, du 22 avril, orné de belles photographies, aux légendes suggestives et définitives, puisqu'elles qualifient l'abordage d'un aéroplane, sur le pont d'un navire, d' « expérience d'autrefois ». Nous n'y relèverons pas l'erreur d'un typographe qui appelle les pièces de retraite « des pièces de chasse », ce qui pourrait faire croire qu'il a confondu l'avant du croiseur avec l'arrière, car M. Georges Prade, auteur de cet article, que les lecteurs de la *Vie au Grand Air* goûtent chaque semaine, homme de lettres, dont nous admirons sincèrement le talent, autant que sportsman distingué, ne saurait en être responsable. (Au surplus, le photographe a peut-être tiré son cliché à l'envers).

Faisons donc notre examen de conscience pour nous permettre de répondre, victorieusement, je l'espère, la semaine prochaine, à notre contradicteur.

(*A suivre*). ANDRÉ BEAUMONT.

(1) Voir le numéro 704.

SOMMAIRE DE *FERMES ET CHATEAUX* du 1er Mai.

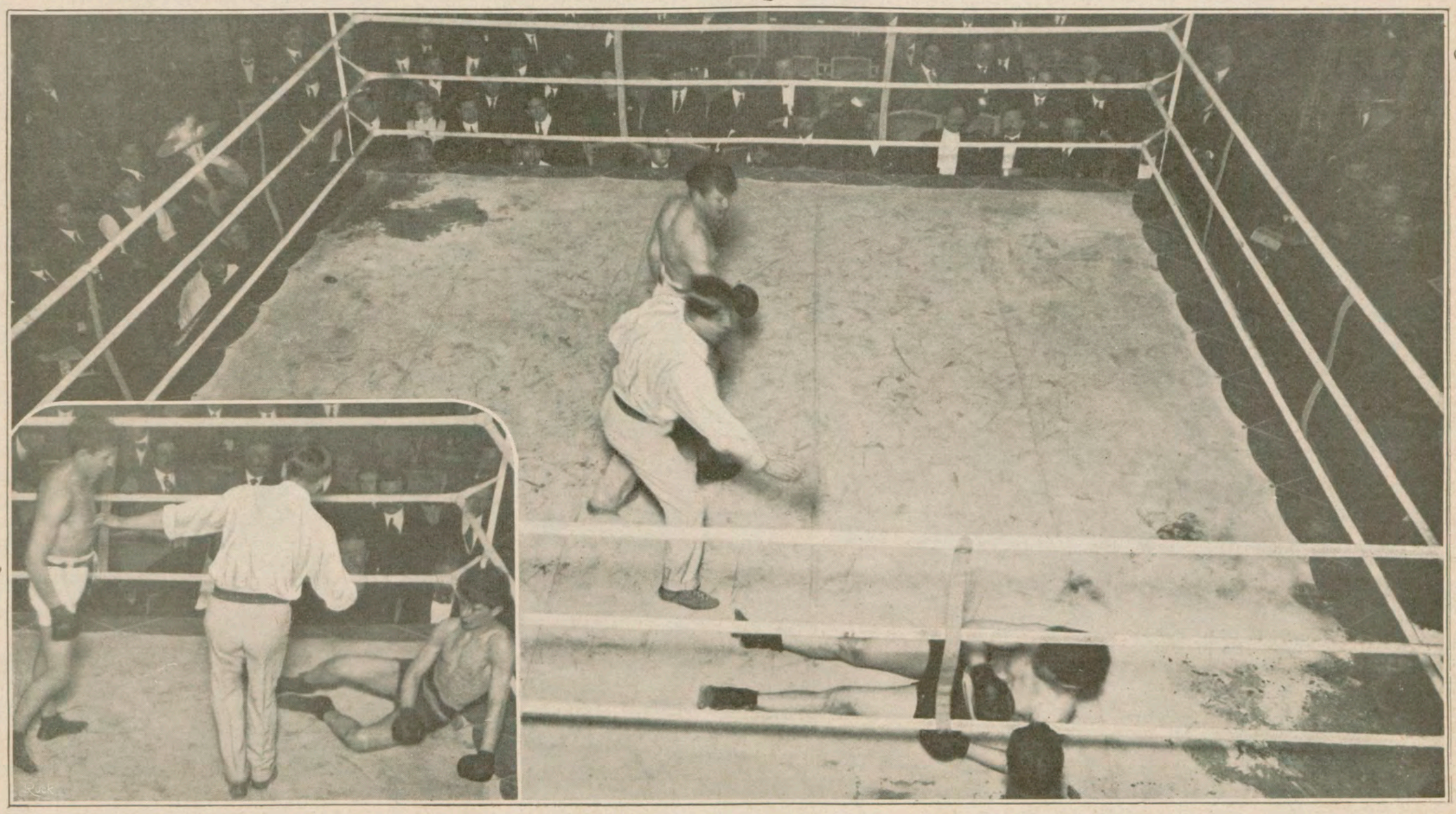
COUVERTURE. Le capitaine Cavaillé, gagnant du championnat du cheval d'armes.
Oiseaux et Bourgeons . . . . . CUNISSET-CARNOT.
Le Château de Rosny-sur-Seine. . CHARLES DE FÉLIGONDE.
L'élevage Français au Concours hippique de 1912. . . . . COMTE DE COMMINGES.
L'élevage artificiel des agneaux à Grignon. . . . . ORELLI.
Les Iris du Japon. . . . . J.-C. FORESTIER,
Saut d'obstacles au Grand Palais. .
Le Championnat du Cheval d'Armes. CHARLES ROGER.
Le Figuier. . . . . P. VAYSSIÈRE.
La vigne en été. . . . . G, COUANON.
Le raid hippique militaire . . . . E. G. SÉE.
Le Bloc-Notes de *Fermes et Châteaux*.
La Vie pratique.

LE CIRCUIT DE L'EST PÉDESTRE

LE DÉPART DE PARIS DES CONCURRENTS

Dimanche dernier, 42 concurrents prirent le départ du Circuit de l'Est pédestre doté par M. Émile Dubonnet, le recordman de la distance en sphérique. La première étape, Paris-Troyes, a été gagnée par Robert devant Orphée et Devenne. — En haut, de gauche a droite : Cibot, Siméon, Robert, Orphée.

UNE BELLE VICTOIRE DE LEDOUX



GREENSTOCK EST MIS A TERRE AU HUITIÈME ROUND

Pour sa rentrée devant le public parisien, Ledoux était opposé au scientifique Greenstock qui, par son allonge, réussit à prendre l'avantage pendant les premiers rounds, mais, grâce à sa combativité, le Français le surclassait et le forçait à abandonner. — A gauche, un knock-down de Greenstock.

LE CARNET DU SPORTSMAN

Le sport cycliste marchait trop bien en France. Cela ne pouvait pas durer. Il fallait qu'un jour ou l'autre l'administration s'en inquiète. Or, quand l'administration s'occupe d'un sport quelconque, c'est pour lui mettre des bâtons dans les roues.

Alors que les courses sur route sont à peu près abandonnées dans tous les pays, elles continuaient à florir en France. Chaque dimanche, pour ainsi dire, on pouvait voir quelques centaines de jeunes gens s'élancer à travers les campagnes et se disputer chèrement la victoire. C'était un délassement hygiénique, auquel tout le monde finalement trouvait son compte, aussi bien les populations des pays traversés, pour lesquels le passage des coureurs apportait un peu de variété dans la monotonie des distractions dominicales, que les commerçants dont tout mouvement de foule ne peut qu'augmenter les recettes. Il y avait bien rarement des plaintes; en tout cas, il n'y en avait jamais dans les courses sérieusement organisées, et les accidents étaient pour ainsi dire inconnus.

Or, le ministre de l'Intérieur vient de supprimer, par décret, toutes les courses dont le parcours emprunte plusieurs départements ou, tout au moins, de subordonner leur autorisation au visa préalable des maires de toutes les communes traversées. En sorte qu'il suffirait de l'opposition d'une commune de deux cents habitants dont le parcours emprunterait 100 mètres du territoire pour empêcher une épreuve comme Bordeaux-Paris! Et juge-t-on des formalités nécessaires pour obtenir les autorisations nécessaires pour une course comme le Tour de France ?

En attendant, c'est l'épreuve de Paris-Roubaix, organisée par la maison Peugeot pour les coureurs indépendants, qui a eu à pâtir la première, du nouvel ordre de choses. Et quoique l'autorisation ait été demandée plus d'un mois à l'avance, c'est à la veille même de l'épreuve, alors que tous les frais d'organisation étaient faits, que les coureurs étrangers étaient arrivés à Paris, que l'interdiction a été notifiée. Il y a là une question très grave pour le développement du sport cycliste, et qui touche à de grands intérêts industriels et commerciaux. Il appartient à l'Union Vélocipédique de France, tutrice nécessaire du sport, de prendre l'affaire en main. Elle n'y saurait faillir.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 12 MAI. — Aviron. — Journée des Fondateurs.

DIMANCHE 12 MAI. — Cyclisme. — Réunion au Parc des Princes.

DIMANCHE 12 MAI. — Hippisme. — Longchamp (Prix du Cadran, Prix Greffulhe).

DIMANCHE 12 MAI. — Course à pied. — Etape Nancy-Bar-le-Duc, du Circuit de l'Est.

JEUDI 16 MAI. — Automobile. — Coupe Espana.

JEUDI 16 MAI. — Cyclisme. — Coupe de Lorraine et Champagne (étape Nancy-Troyes).

JEUDI 16 MAI. — Hippisme. — Longchamp (Prix La Force).

JEUDI 16 MAI. — Course à pied. — Etape Reims-Senlis, du Circuit de l'Est.

VENDREDI 17 MAI. — Hippisme. — Maisons-Laffitte (Prix Aumont).

Une récompense qui s'est fait attendre.

Enfin, Védrines est décoré ! Cela n'a pas été sans mal, et cette malheureuse croix dont on parlait toujours ne serait probablement pas encore sur la poitrine du courageux aviateur, si celui-ci n'avait été victime d'une chute qui, pendant quelques jours, sembla fatale.

Notre confrère *Excelsior* ayant pris l'initiative d'une souscription pour offrir à Védrines une croix en brillants, nous ne pouvons qu'approuver une telle idée, tout en regrettant que les organisateurs de meetings n'aient pas cru devoir devancer l'initiative de notre confrère.

La rue Védrines.

La terrible chute de Védrines, n'aura pas de suites fâcheuses et il est probable que d'ici peu nous aurons l'occasion d'applaudir de nouvelles prouesses du héros de Paris-Madrid. Mais, pendant quelques jours, l'alerte a été chaude : jamais depuis Chavez, le public n'avait ressenti une aussi forte angoisse. De tous les coins de la France, les témoignages de sympathie affluaient vers le glorieux blessé de l'air. Ses électeurs, en même temps qu'ils déléguaient un des leurs à son chevet, tentaient des démarches auprès des pouvoirs publics pour donner le nom de Védrines à une des rues de Limoux, mais cette autorisation leur était refusée, sous le prétexte qu'on n'attribue pas à une rue le nom d'un contemporain !

Bobba n'est pas un ingrat.

Bobba, qui fit une chute grave dernièrement à Pau, est sorti de la clinique où il était soigné et son premier soin fut de se rendre à l'aérodrome. Quoique marchant encore avec difficulté, il se fit hisser dans son appareil et s'élança dans les airs avec la crânerie qui lui est habituelle. Ce geste intrépide fut longuement applaudi par la foule stupéfiée de voir ce gracieux oiseau, qui évoluait avec maîtrise, déposer à la descente un pauvre terrien que des épaules amies venaient soutenir. Et le brave Bobba, à qui les docteurs avaient permis une simple sortie de quelques instants, retourna se coucher à la clinique.

Le dernier Antoinette.

Le comte de Robillard qui vient de se tuer montait le dernier monoplan Antoinette existant. Nous ne verrons donc plus évoluer cet aéroplane du début qui fut l'un de nos oiseaux les plus élégants.

Un Conseil général rétrograde.

Ce n'est pas sans un certain émoi que nous avons appris l'autre jour, le résultat de la délibération du Conseil général du Nord au sujet de l'aviation militaire. Une demande de crédit fait par le ministre de la Guerre, pour l'aménagement de l'aérodrome militaire de La Brayelle a été repoussée par 17 voix contre 17, la voix du président étant prépondérante.

Egalement repoussée par le même nombre de voix, la proposition d'un de ses membres tendant à accorder au ministère de la Guerre un crédit de 25.000 francs pour l'achat d'un aéroplane.

Bravo pour les 17 conseillers généraux qui ont voté « pour » et félicitons-nous de posséder des millions de patriotes n'ayant pas hésité à envoyer leur obole pour la gloire de notre flotte aérienne. Un acte console de l'autre et le fait mieux apprécier.

La mort de Leloup.

On vient de retrouver sur les côtes de Vendée, le corps de l'infortuné Leloup et quoique les circonstances de sa mort restent encore et doivent rester probablement toujours mystérieuses. Il est a présumer que l'aéronaute, excellent nageur, aura tenté de gagner la côte à la nage et que trompé par la nuit, il aura pris une mauvaise direction.

Et dire que si Leloup était resté dans sa nacelle, après avoir jeté les vingt sacs de lest qui lui restaient, le vent l'aurait vraisemblablement emmené vers la Corogne.

La journée Dubonnet.

Ce fut dimanche dernier la journée Dubonnet. Buffalo faisait en effet disputer le Prix Dubonnet. Au Parc des Princes, le grand match d'association se disputait pour une Coupe offerte par le recordman de la distance en sphérique. Troyes voyait l'arrivée du Circuit de l'Est pédestre, organisé par le même recordman, et un de nos nouveaux confrères sportifs : *Gens de sport*, terminait son article de tête en disant : « Emile Dubonnet dotera probablement quelques clubs de coupes, challenges ou médailles et ce sera fini... jusqu'à l'année prochaine, car le propre du Mécène est d'être généreux toujours ! »

Carpentier triomphe de Jack Johnson.

Cette phrase, que nous inscrirons peut-être d'ici un an ou dix-huit mois comme titre d'un article annonçant que notre jeune Lensois est devenu champion du monde, ne relate aujourd'hui qu'une victoire morale. Carpentier vient de débuter au London Hippodrome où il fait deux rounds de boxe, une minute de punching-ball et du shadow-boxing à raison de 5.000 francs par semaine. Or, c'est la première fois qu'un boxeur paraît dans cet important établissement, où Jack Johnson lui-même ne fut pas admis. Cette remarque explique le titre de notre écho.

Un vrai champion du monde.

C'est un vrai champion du monde que ce jeune Anglais Spenceley qui a été opposé dernièrement à Marcel Thomas. Il gagna ce titre l'année dernière aux championnats du monde organisés en Amérique. D'ailleurs, il en est parfaitement digne et c'est ce succès qui le fit passer dans les rangs des professionnels.

Un espoir blanc ?

Le maître Charlemont couve en ce moment un espoir blanc, susceptible, croit-il, de nous étonner, avant peu. Il pèse 96 kilos, mesure 1 m. 94 et connaît les principes de la boxe. Un entraînement compétent comme celui que sait faire suivre le fameux professeur peut nous autoriser à avoir quelque espérance. Ajoutons que ce jeune homme de 25 ans est fort bien élevé, ce qui ne gâte rien.

Un boxeur qui revient.

Henri Marchand fut autrefois un excellent boxeur, qui mit les meilleurs à l'ouvrage et se tailla une grande réputation par son courage.

Complètement disparu depuis quelque temps, il a juré de reprendre la place qui lui était due, et sa rencontre avec Huot nous a prouvé qu'il avait l'air décidé à tenir parole. « Vous verrez, nous a-t-il déclaré en descendant du ring, dans quelque temps, j'aurai une rencontre sensationnelle ». Nous le souhaitons, car Marchand est un beau boxeur.

Qu'en pensez-vous ?

Tout le monde se souvient encore du scandale causé par la mort du pauvre Belli; a-t-on assez vitupéré contre ce malheureux arbitre qui n'avait pas arrêté le combat.

Eh bien ! ceux qui ont vu le combat Huot-Marchand doivent être édifiés; lorsque les soigneurs de Huot, qui était knock-out debout, jetèrent l'éponge, ce fut l'organisateur de la séance qui fit reprendre le combat à l'indignation générale. Sans commentaires.

Ne soyons pas chauvins.

Serions-nous, par hasard, mauvais joueurs ? On pourrait le croire ! Cherchez en effet quel est l'organe sportif ou non qui annonça dimanche la défaite de notre champion national Bouin ? Aucun ! Et pourtant, Kolehmainen avait triomphé de plus de 150 mètres !

Je croyais que le sport, comme la science, n'avait pas de patrie.

On demande des montagnes.

Le sport à la mode, le sport qui fait rage en ce moment de l'autre côté de la Manche, c'est la course de côte à motocyclette. L'autre jour, les journaux insulaires étaient pleins du récit des prouesses de Colliès enlevant à grande vitesse la terrible « Honester Pass » non pas sur une simple moto, mais sur un « Side Car » (moto accouplée à une petite voiture latérale).

Mais à ce jeu, la liste des côtes nouvelles, des côtes inconquises s'épuise Et le « Scottish Cyclist » s'en trouve inquiet: tant qu'il y aura des montagnes à gravir, on trouvera des motocyclistes pour les attaquer, mais la provision des montages vierges de toute escalade, diminue rapidement. Il en reste, pourtant, je crois bien, une ou deux en Ecosse qu'aucune roue n'a souillées. A-t-on essayé de la côte d'Ullapool ? Quand on s'y frottera, on rira.

Un record Australien.

« La plus belle performance motocyclettiste accomplie au Sud de l'équateur », c'est ainsi que la presse anglaise définit l'exploit d'un M. G. Patterson, de Melbourne, qui, avec une motocyclette de 2, 3/4 HP à trois vitesses, sur les routes australiennes, quelles routes ! à travers la brousse souvent, ou le marais, vient de couvrir 312 milles en 12 heures et 547 milles en 24 heures. Saluons !

La course du lac Mœlar.

Anglais, Ecossais, Irlandais commencent a se préoccuper de la grande épreuve sur route, la grande course olympique, qui se disputera le 7 juillet autour du lac Mœlar. La N. C. U.; a déjà lancé des invitations aux coureurs qui prendront part à l'épreuve éliminatoire en Angleterre, et j'y relève les noms de toutes les fines pédales anglaises : Bennett, Briault, Brown, Grubb, Higguis, Webb, Moss, Meredith. A Dublin et à Edimbourg on organise des épreuves similaires. Le voyage de Stockholm est tentant, mais hélas, il y aura moins d'élus que d'appelés.

Nouvelle à la main.

Entendu dimanche dernier à Longchamp avant le Prix des Cars.

Un employé du pari mutuel qu'à son accent on devine Alsacien, se plaint à son camarade.

— Qu'est-ce qu'il ont tous à me prendre pour un concierge ?

. . . . . ?

— Oui, ils demandent tous, *Corton* s'il vous plaît ?

JOKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 29 AVRIL AU 6 MAI 1912

AÉRONAUTIQUE

MARDI 30 AVRIL. — Les Sables d'Olonne. — L'aviateur Prévost, parti de Nancy, en compagnie d'un passager, M. Besnard, atterrit aux Sables-d'Olonne, accomplissant un voyage de 730 kilomètres en 7 heures.

MARDI 30 AVRIL. — Angoulême. — L'aviateur Bedel, parti à 4 h. 51 du matin, de Villacoublay atterrit à 5 h. 37 du soir, à Biarritz (750 kil.), s'adjugeant ainsi la Coupe Pommery.

CYCLISME

DIMANCHE 5 MAI. — Buffalo. — *Course amateurs* (1.000 mètres) : 1. Doumemepuich, 2 Dumousseau, 3. Juby. *Prix des Comingmen* (1.000 mètres) : 1. Jacquard, 2. Stéfani, 3. Védrine. *Course de primes* (6 000 mètres) : 1. Seigneur, 2 Avrillon, 3. Perreaud.

ATHLÉTISME

LUNDI 29 AVRIL. — Course à pied. — Berlin. — Kolehmainen bat Jean Bouin, de 150 mètres, dans une course de 7.500 mètres. Temps : 23 m. 5 s.

SAMEDI 4 MAI. — Boxe. — Paris. — Ledoux bat Young Greenstock, par knock-out, en 9 rounds.

DIMANCHE 5 MAI. — Course à pied. — Troyes. — La première étape, Paris-Troyes, du Circuit de l'Est, est revenue à Robert, en 3 h. 50 m., devant Orphée et Devienne.

DIMANCHE 5 MAI. — Course à pied. — Racing Club : 100 *mètres* : 1. Gauthier, 2. Gillard, 3. Moreau. 400 *mètres* : (haies) : 1. Dubroca, 2. Filiâtre Temps : 1 m. 1 s. 1/5. 1.500 *mètres* : 1. Daubin, 2. Lebègue, 3. Denis. Temps : 4 m. 21 s. 4/5.

DIMANCHE 5 MAI. — Football Association. — Parc des Princes : Le match Fulham Queen's Park Rangers a été gagné par Fulham, par 4 buts à 1.

HIPPISME

MERCREDI 1er MAI. — Le Tremblay. — *Prix Pétrarch* (12.000 francs) : 1. Robuisson, à M. L. Cross (Sharpe), 2. Vieux Chouan, 3. Oria. — P. M. : Gag. 175 fr. 50 ; pl. 53 fr 50, 22 fr. 50, 34 fr. 50.

JEUDI 2 MAI. — Saint-Ouen. — *Prix Quand-Même* (10.000 francs) : 1 Remue-Ménage, à M. Camille Blanc (R. Sauval), 2. Amphyction, 3. Le Tocsin.

VENDREDI 3 MAI. — Maisons-Laffitte. — *Prix Edgard de la Charme* (20 000 francs) : 1. Bugler, à M. H. B. Duryea (Mac Gee), 2. Dop, 3. Neuter. — P. M. : Gag. 85 fr. 50 ; pl. 35 fr., 22 fr. 50, 17 fr 50.

DIMANCHE 5 MAI. — Longchamp. — *Prix Noailles* (30 000 francs) : 1 Impérial II, à M. H Baudin (G. Stern), 2 Isard, 3. De Viris. — P. M. : M. Olry-Rœderer (J. Reiff), 2 Gavarni III. 3. Gag. 142 fr. 50 ; pl. 28 fr. 50, 32 fr. 50, 13 fr. 50. — *Cinquante-quatrième Prix Biennal 1911-1912* (25.000 francs) : 1. Joyeux V, à Manzanarès. — P. M. : Gag. 134 fr. ; pl. 34 fr. 50, 24 fr.

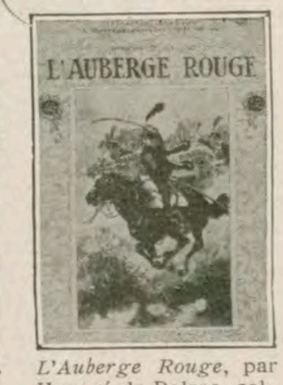
PISTOLET. REVOLVER

VENDREDI 3 MAI. — *Réunion de l'assaut au pistolet* (balles Devillers). — Gagnants des poules : Dr de Sévédavy (2), Montrion, Flament, Bonnette, Bouquet de Belle-Isle, Mme Devillers.

DIMANCHE 5 MAI. — *Reunion du Faisceau*. — Gagnants des poules au pistolet : comte de Lambertye, comte d'Imécourt, Berryer (2). Gagnants des poules au revolver : comte de Lambertye, Tourseiller.

CE QU'IL FAUT LIRE

Les Courses de chevaux, par Saint-George, collection sports bibliothèque. Le volume : 6 francs.



L'Auberge Rouge, par Honoré de Balzac, collection Ideal-Bibliothèque. Le livre illust o 95.

Librairie Pierre Lafitte et Cie

UNE REVUE D'AEROPLANES AU CAMP DE MAILLY

LES APPAREILS RANGES EN LIGNE

M. Millerand, ministre de la guerre, accompagné des généraux Maunoury et Gœstchy, du colonel Hirschauer, inspecteur permanent de l'aéronautique et du colonel Estienne, a passé en revue au camp de Mailly dix-sept appareils, biplans et monoplans alignés sur deux files. Après avoir décoré les aviateurs militaires Chevreau, Ménard et Brégi, il assista aux expériences aériennes des lieutenants Varcin et Battini. En médaillon, le sapeur réserviste Tabuteau s'apprête à saluer d'une façon impeccable son chef, le lieutenant aviateur de Tricorneau de Rose.

LA VIE AU GRAND AIR

UNE JOLIE DÉMONSTRATION DE FOOTBALL ASSOCIATION PAR DEUX ÉQUIPES ANGLAISES

LE GARDIEN DE BUT DE QUEEN'S PARK

L'arrière de Queen's Park Rangers, Nicholls, un des meilleurs joueurs anglais, fut absolument remarquable et quoique physiquement inférieur aux joueurs de Fulham, il opposa une défense magnifique aux vainqueurs, aucun but ne put lui être reproché, et son agilité pour dégager son camp fut très remarquée. A droite, un beau dégagement de Queens'Park

UNE ATTAQUE DE FULHAM

Les joueurs de Fulham, supérieurs à leurs adversaires et comme poids et comme vigueur, nous firent assister à un jeu d'attaque absolument remarquable ; les avants surtout se montrèrent redoutables et ils contribuèrent pour une grande part à la victoire de leur club. La pluie gâta cette belle partie qui se termina par la victoire des joueurs de Fulham par 4 buts à 1. Ils étaient d'ailleurs favoris.

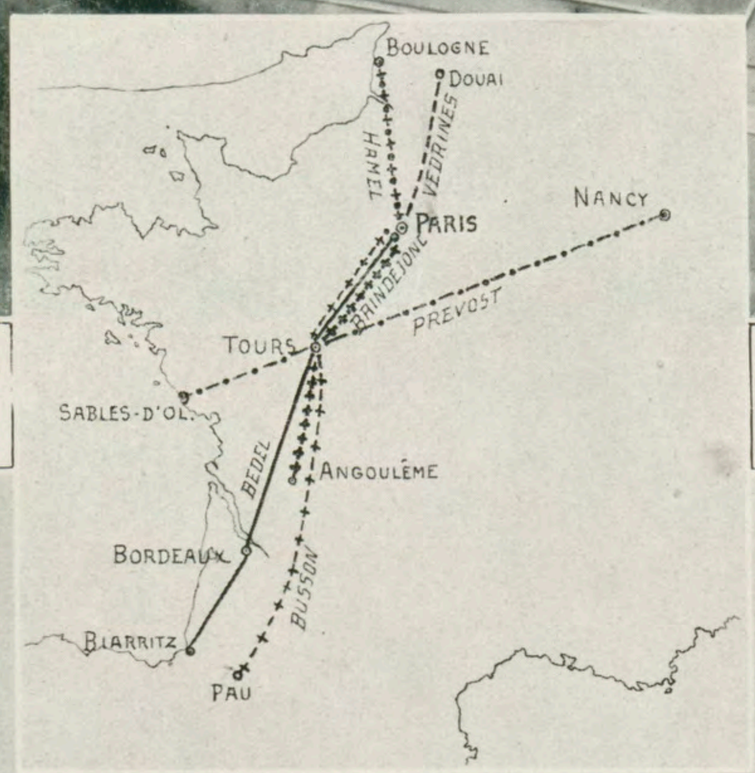
LE GARDIEN DE BUT FULHAM

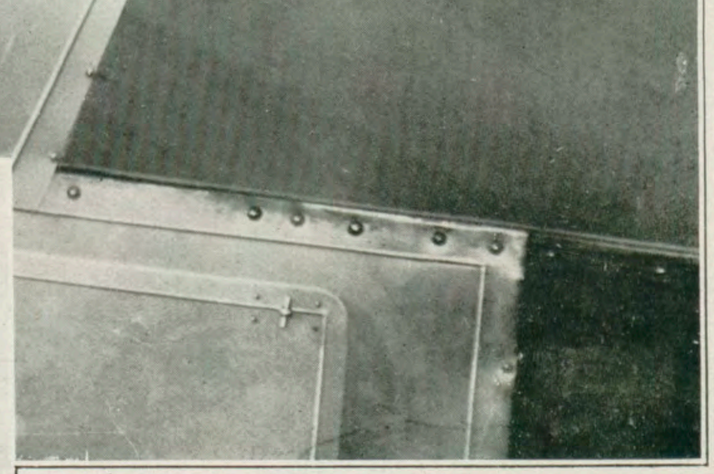
L'arrière de Fulham, Reynolds, fut mis à l'ouvrage moins souvent que celui de Queens'Park. Fulham en effet, ayant dominé pendant une grande partie du match. Le public put néanmoins admirer ses remarquables coups de pied de dégagement. En haut, en médaillon, Queens'Park dégage. Après le match, M. Audoir, remit aux vainqueurs la coupe offerte chaque année pour cette rencontre par MM. Dubonnet et Lalou.

LES AVIATEURS TRAVERSENT LA FRANCE

PREVOST ET SON PASSAGER

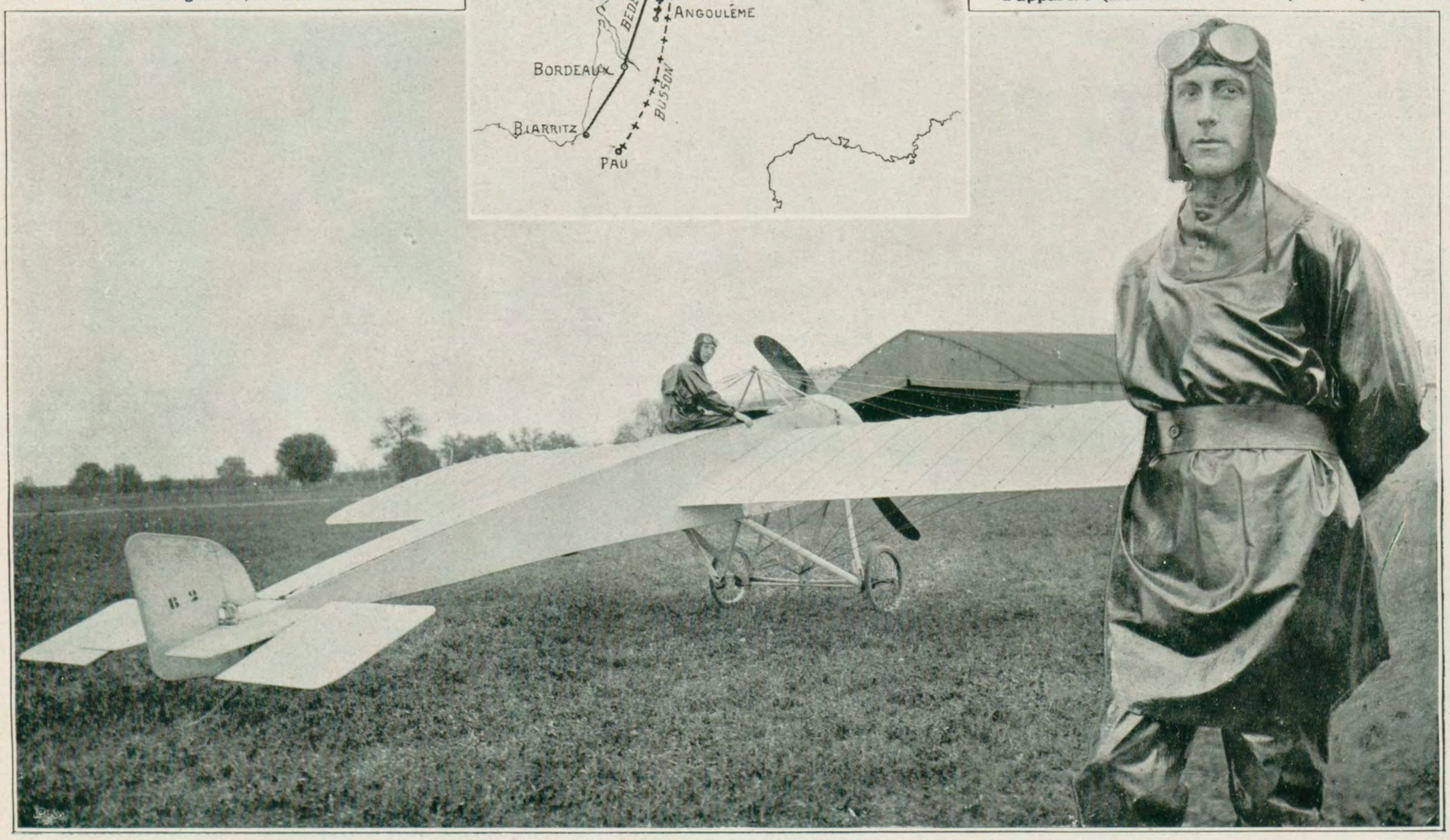
Prévost avec son passager, M. Bernard, quittait à 10 h. 48, à Tours, il mettait ensuite le cap sur les couvert 730 kilom. A gauche, Prévost à sa descente





AU DÉPART DE NANCY

Nancy, le 30 avril à 5 h. 30 du matin, il atterrissait Sables-d'Olonne où il descendait à midi 30, ayant d'appareil. (*Dét. techn. : Monoplan Deperdussin.*)



BEDEL A SON DÉPART DE VILLACOUBLAY

René Bedel, un tout jeune sportsman, pour sa vingt-huitième sortie, s'élevait de Villacoublay, le 30 avril et, malgré le vent, volait d'une traite jusqu'à Tours ; il gagnait ensuite Angoulême, Bordeaux et Biarritz où il s'arrêtait, ayant couvert 750 kil. ; il s'adjugeait ainsi la Coupe Pommery. Au centre, carte des trajets aériens effectués par les aviateurs en avril. A droite, Bedel. (*Dét. techn. : Monoplan Morane-Saulnier, moteur Gnôme, magnéto Bosch, Automobiline et huile D. F.*).

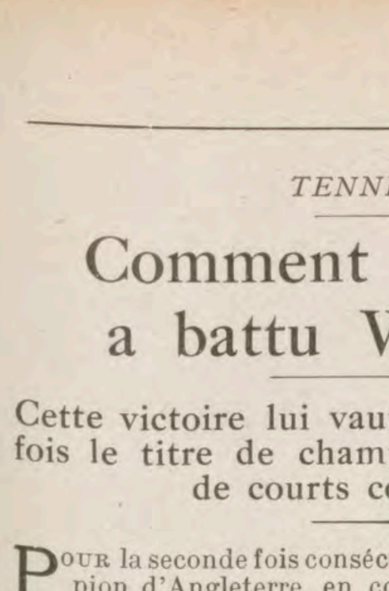
TENNIS

Comment Gobert a battu Wilding

Cette victoire lui vaut pour la seconde fois le titre de champion d'Angleterre de courts couverts.

POUR la seconde fois consécutive, Gobert est champion d'Angleterre en courts couverts. La semaine dernière, au Queen's Club de Londres, il a battu dans le « challenge round », le fameux champion australien A. F. Wilding, en un match de cinq sets très disputés et fertiles en péripéties de tous genres.

Au dernier match Paris-Londres, notre grand champion avait laissé une mauvaise impression sur le public anglais. Découragé dès que tout ne lui réussissait pas, il avait joué sans volonté. L'autre jour, ce fut tout le contraire et cependant la cote n'était pas en sa faveur. La seule rencontre qu'il avait eu avec Wilding avait été une défaite, à Pâques 1911, au Tennis Club de Paris. Au premier set, où Gobert jouait son jeu, tout alla bien et il le gagna facilement ; mais l'Australien resserra le jeu et sa résistance solide démoralisa Gobert qui se laissa prendre les deux autres sets et le match. Et, certainement, ce mauvais souvenir devait taquiner un peu l'état d'âme de notre champion, au début du match de l'autre jour, car Wilding prit de suite un gros avantage. Mais ce qu'il y a de plus curieux dans ce match, c'est que nous avons eu un tout autre Gobert que celui que nous connaissions. Comme je le disais plus haut, il est le joueur par excellence qui jette le manche après la... cognée (je ne veux pas dire qu'il jette sa raquette au diable après avoir été battu) ; si tout ne va pas à souhait, il abandonne vite la lutte. Eh bien, dans cette partie mémorable, quand Gobert menait, c'est alors qu'il était le plus en danger de perdre, à cause de son moral élastique qui lui faisait croire qu'il avait match gagné ; il se grisait de beaux coups, et voulait trop bien faire et se battait lui-même, comme dans le second set où il menait 5 à 2 et 15-40 sur le service de Wilding. Celui-ci égalisa à dence, et gagna le jeu parce que Gobert perdit un point facile en voulant être trop brillant. Et parce qu'il manqua ces coups brillants, Gobert parvint à se persuader qu'il jouait mal et Wilding, point par point, jeu par jeu, remonta et gagna 7/5.



GOBERT

D'un autre côté, quand notre grand enfant sentit que les choses allaient mal, il se mit tranquillement à faire du tennis sérieux, plaçant des coups bien étudiés, joués avec componction et qui donnaient d'excellents résultats. Il se servit de sa grande taille pour tout arrêter au filet et toujours ses volées étaient décisives. Peut-être même prit-il exemple sur Wilding au second set, car, pendant cette période du match, celui-ci fut d'un calme extraordinaire ; sa reprise de ce 2e set fut admirablement jouée et il remonta sans faire une faute, avec un entrain endiablé. Les services les plus rapides de Gobert étaient repris avec une telle aisance qu'on trouvait cela tout naturel. Egalement, dans le dernier set, alors que Gobert avait 4 jeux à 0, son grand calme ne l'abandonna pas : dans le 5e jeu, pour empêcher Gobert de faire 5-0, il retourna chaque fois le terrible service de son adversaire par un drive bien franc et placé.

A un moment, on crut même que la capture de ce jeu lui donnerait le match, car, pendant les 3 jeux suivants, Gobert ne toucha plus une balle et fit doubles fautes sur doubles fautes. Ce dernier point même est une des bizarreries du jeu de Gobert dans ce match : il servit 23 doubles fautes alors que Wilding n'en fit que 3 ! Cette perte sèche de 20 points montre que Gobert dût vraiment être brillant à certains moments pour gagner quand même.

Enfin, à 4 jeux partout, au 5e set, Gobert jugeant la situation grave, redevint sérieux, força le jeu, et par une série de volées basses bien placées, déplaça Wilding qui ne pouvait mieux faire que de retourner une balle facile dans la raquette du champion français.

Le match fut intéressant par sa variété. Pas un instant il ne fut monotone, Les deux hommes eurent des faiblesses, très excusables d'ailleurs dans un match aussi long. Gobert gagna parce que son jeu est plus complet que celui de Wilding et qu'il possède plus de coups décisifs. De son côté, l'Australien est plus puissant et plus sûr ; ce sont ces deux qualités qui, appliquées à son drive, ont maintenu Gobert au fond du jeu, pendant le milieu du dernier set. C'est la grande force du champion australien de pouvoir maintenir un jeu sûr et violent contre lequel viennent se briser des joueurs peut-être plus brillants que lui. Si l'adversaire est assez fort pour soutenir ce jeu et faire les points décisifs au bon moment, celui-là battra Wilding.

En France, nous avons le culte du jeu varié et brillant ; quand nous voudrons nous donner la peine de nous entraîner physiquement. nous aurons les meilleurs joueurs du monde.

MAX DECUGIS.

BOXE

Que valent nos boxeurs?

Avons-nous des hommes susceptibles d'être champions ?

QUELS sont actuellement nos meilleurs boxeurs ? Le premier nom qui vient à l'idée est celui du récent vainqueur de Gunther, Carpentier dont je ne veux pas m'occuper, d'autres l'on jugé, et tout ce qui pouvait être dit sur lui a été dit.

Je me contenterai donc de le considérer comme un phénomène de la boxe et pour ce, je n'en dirai pas un mot.

Dans les poids légers nous avons d'excellents hommes : un jeune qui s'impose, et dont on ne s'occupe pas assez à mon avis, est le poids mouche Dastillon qui a fait ses preuves et comme combattant et comme boxeur scientifique ; il y a en lui, pour la façon de combattre, un peu de Ledoux et je serais très étonné s'il n'arrivait très rapidement à se placer dans les toutes premières vedettes.

Ledoux vient d'avoir deux rencontres malheureuses, il a d'abord été battu par Gaillard, ce qui se comprend car Gaillard est un boxeur de très grande valeur, qui possède en plus l'énorme qualité d'encaisser les coups les plus durs ; il boxe avec cela beaucoup mieux que son petit adversaire et posséde une allonge remarquable; la défaite de Ledoux devient presque normale.

Ce qui est beaucoup moins normal, c'est le résultat de son combat avec Digger Stanley.

Stanley est champion d'Angleterre, il est vrai, mais Joe Bowker qui a succombé devant Ledoux était autrement redoutable que lui, autant par sa puissance que par son extrême mobilité.

Je crois que notre petit Français s'est laissé un peu influencer par son adversaire et que la prochaine fois qu'ils se rencontreront, le résultat sera tout autre, Digger Stanley sera knock-out en 5 rounds.

Un autre boxeur s'impose d'une façon toute particulière par la remarquable saison qu'il vient de fournir, j'ai nommé de Ponthieu.

L'élève de Franck Erne possède toutes les qualités pour être champion du monde et, en lui, nous tenons véritablement un combattant de grande classe.

C'est, avec Carpentier, à mon avis, le meilleur Français.

Le match pour le Championnat de France des poids légers, vient de prouver que les deux adversaires en présence, étaient d'honnêtes boxeurs, sans plus ; pourtant il faut reconnaître que, si le scientifique Bernstein frappait plus dur, nous pourrions fonder sur lui quelques espérances.

Le brave Bernard, qui n'a jamais boxé pour un championnat du monde, est un gaillard très ennuyeux à combattre, bloquant très remarquablement; il frappe juste et dur, mais il lui manque encore un peu de pratique, ce qui aurait dû empêcher son manager de l'opposer à Dixie Kid.

Je crois que Balzac boxeur solide et scientifique lui sera supérieur l'an prochain. C'est un homme de classe.

Que fait Moreau ? Personne n'en sait rien ? N'en parlons donc pas. Hogan et Eustache sont soldats et par conséquent hors de forme. Ce qui est pénible à constater, c'est notre pénurie de poids lourds.

Pas un seul n'a un semblant de valeur, à part Marthuin qui, maladroit et lent, a au moins le cœur accroché ; Roc devrait choisir un autre sport, quant à Max Robert, qui boxe remarquablement, il est vraiment trop peu combatif et s'effondre avec trop de facilité.

JEAN AUGER.

COURSES A PIED

La Saison qui vient

Ce qui nous manque ce sont les méthodes d'entrainement.

ADIEU football ! ton feu d'artifice est tiré, les dernières gerbes du bouquet se sont éteintes. L'hiver est mort ! vivent les sports d'été.

La course à pied sur piste, déjà, a ramené vers les principaux centres d'entraînement ces souples athlètes qui vont se disputer les grandes épreuves classiques, et s'en aller bientôt défendre les couleurs françaises aux Jeux Olympiques.

Là, nos hommes vont se heurter aux plus fameux spécialistes d'Amérique, d'Angleterre... « et autres lieux » comme dit la chanson. Et nous pourrons, par comparaison avec ce que nos champions firent, il y a quatre ans, lors des derniers Jeux Olympiques, voir si, en dehors des exploits isolés de quelques individualités, l'ensemble de nos coureurs a réalisé quelques progrès.

A vrai dire, je ne crois pas que les Jeux Olympiques puissent nous réserver des résultats flatteurs pour notre amour-propre national.

Comme nous le verrons plus loin, nous avons un lot capable de donner aux pistes françaises une saison intéressante, des championnats et des grandes épreuves ardemment disputées, mais nous sommes, surtout dans les courses de vitesse, encore bien loin des Américains.

La vérité, c'est que si notre athlétisme a fait surgir un Bouin, il n'a pas encore produit tout cet ensemble de grands coureurs qu'il est nécessaire de posséder pour pouvoir au moins rivaliser avec les meilleurs — et très nombreux — spécialistes d'Outre-Océan.

A quoi cela tient-il ?

A de multiples raisons.

A ce que le grand public français, d'abord, n'est jamais venu très nombreux autour des pistes de course à pied ; les grandes réunions elles-mêmes, manquent de cette animation qui fait le vrai succès populaire d'un sport. C'est l'enthousiasme, qui, des rangs des spectateurs, fait surgir les pratiquants.

Et ceci nous amène à la seconde raison : le recrutement de nos coureurs est tout juste suffisant. Nous n'avons pas encore assez remué les masses pour amener à la course à pied les couches profondes parmi lesquelles se trouvent certainement l'homme qui battrait Bouin et celui qui triompherait aisément de Failliot. Mais hélas ! ces cracks « en puissance » ignoreront peut être toujours qu'ils eussent été de prodigieux champions, si jamais l'idée leur était venue de courir à pied !

Mais la principale raison de l'infériorité de nos hommes vis-à-vis des Américains — je prends toujours les Américains comme terme de comparaison parce que ce sont eux qui possèdent indubitablement, et depuis de longues années, la plus formidable équipe de course à pied et de concours athlétiques — c'est surtout l'absence presque totale de préparation sérieuse, de travail raisonné, l'ignorance des méthodes d'entraînement.

Ah ! si j'étais le Racing Club de France, qui est puissant et riche, et qui a deux des plus belles pistes de France, à Colombes et à la Croix Catelan, je sais bien ce que je ferais.

Je m'attacherais pour deux ou trois ans un des meilleurs entraîneurs d'Amérique, et je lui demanderais de nous créer de vrais champions du monde. Puis, dans trois ans, ses méthodes se seraient vulgarisées et nous aurions alors des Français capables de devenir à leur tour de clairvoyants et habiles entraîneurs : la façon dont Meunier a été perfectionné en est la meilleure preuve.

Je dois d'ailleurs donner un bon point à l'Union des Sociétés Françaises de Sports athlétiques, s'il est exact, comme on me l'a dit, qu'elle a fait précisément choix de Glarner — qui ne court plus — comme manager du team français des Jeux Olympiques. C'est une excellente idée.

Quel sera le lot français en cette année 1912 ?

Nous l'étudierons dans un prochain article, car cela nous entraînerait trop loin aujourd'hui. Ce que l'on peut dire tout de suite, c'est que si Bouin nous apparaît à peu près le seul Français capable de triompher aux Jeux Olympiques — Meunier fait actuellement son service militaire — l'ensemble de nos troupes nous donnera en France une très bonne saison.

Souhaitons que le public s'y intéresse et vienne souligner de ses applaudissements les luttes de nos athlètes.

C'est le meilleur moyen, voyez-vous, d'attirer à nous les « coureurs inconnus ».

GÉO LEFÈVRE.

LE PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

Pourquoi toutes les marques d'automobile ne font-elles pas des six cylindres ?

Il y a à cela de multip'es causes :

D'abord, la cherté du moteur six-cylindres a été une des raisons qui ont fait que la vente en a été quelque peu restreinte.

D'autre part, un six-cylindres est beaucoup plus difficile à établir qu'un quatre-cylindres : la question des tuyauteries, de l'ordre d'allumage, de la carburation exige une étude très minutieuse et très ardue. Enfin, le fameux « *trash* » dont les causes ne sont pas encore bien nettement définies, vient troubler l'équilibrage du six-cylindres par des vibrations intempestives qui le rendent bruyant et désagréable, dès que son régime angulaire est trop élevé.

Certaines maisons ont su éviter d'ailleurs le fâcheux *trash* par l'emploi de vilebrequins creux de fortes dimensions, et aussi par l'adoption d'une foule de perfectionnements de détails.

Quoiqu'il en soit, il y a actuellement d'excellents six-cylindres.

Répondons maintenant aux deux questions précises que me pose M. Le Normand.

1° Une voiture munie d'un six cylindres monte-t-elle mieux les côtes qu'une voiture munie d'un quatre-cylindres ?

— Oui et non. Le six-cylindres permettra une allure plus ralentie du moteur sans crainte de caler. Par conséquent, telles côtes pourront être enlevées en prise directe avec un six-cylindres, qui auraient exigé un changement de vitesses avec un quatre-cylindres.

Mais la voiture n'ira pas plus vite, au contraire même, si l'on tient compte de la légère infériorité du six-cylindres sur le quatre-cylindres, au point de vue rendement.

2° La constance plus grande du couple a-t-elle une influence sur la durée des pneus arrière ?

Incontestablement : les pneus et le mécanisme d'une voiture six-cylindres recevant moins d'à-coups, souffrent moins.

En résumé, une *bonne* six-cylindres est agréable à conduire et reste longtemps à l'état de neuf. Mais toutes les six-cylindres ne sont pas forcément bonnes.

H. P.

Encore la question des ondes hertziennes.

M. Raynaud, dans le numéro 708 de la *Vie au Grand Air*, demandait si l'on pouvait appliquer l'énergie développée par les ondes hertziennes a la conduite de bateaux-modèles.

Nous ne croyons pas qu'on ait réussi à l'heure actuelle autre chose que des signaux, en utilisant les ondes hertziennes.

On sait comment agissent ces ondes sur les appareils récepteurs. Ceux-ci se composent soit d'un tube à limaille, soit d'un détecteur d'ondes électrolytique, soit d'un fil métallique dont la résistance électrique varie sous l'influence des ondes hertziennes, tout comme la conductibilité électrique du sélenium est influencée par les rayons lumineux.

Il s'agit en tous les cas, de quantités infimes d'énergie, comme on le voit. Nous parlons de l'énergie recueillie, et non de l'énergie transmise.

Il ne saurait être question par conséquent d'alimenter un moteur électrique à l'aide des ondes hertziennes, au moins avec les moyens dont dispose actuellement la télégraphie sans fil.

H. P.

Champions d'aujourd'hui ou d'hier ? (1)

Vous avez publié, dans la *Vie au Grand Air*, une enquête pour tâcher d'établir un parallèle entre les coureurs de jadis et ceux d'aujourd'hui. Voulez-vous me permettre de vous donner mon opinion à ce sujet.

J'estime que les coureurs d'autrefois valaient bien ceux d'aujourd'hui et que si les records actuels font plus d'impression, la cause en est moins aux perfectionnements apportés aux pistes, aux bicyclettes et aux pneus, qu'aux progrès réalisés par l'entraînement des coureurs d'aujourd'hui.

S. F. EDGE,
New-Burlington Street, Londres.

Il n'y a aucune raison de principe pour qu'une génération soit mieux douée qu'une autre au point de vue de la qualité athlétique. Il y a des époques plus ou moins riches en coureurs de grande classe, c'est une simple question de hasard.

Notre pénurie actuelle en sprinters, due à la disparition ou au déclin des meilleurs, peut donc cesser brusquement, comme cela s'est déjà vu, par l'apparition soudaine de coureurs dignes de leurs aînés.

Il semble toutefois qu'il exista un homme qui, par l'universalité et la supériorité de ses aptitudes, doit être mis à part, ce fut Zimmerman, véritable phénomène, inégalé, et probablement inégalable.

Quant au fond, il est impossible de se figurer ce que des hommes comme Charles Terront, Mills ou Shorland pourraient faire contre ceux d'aujourd'hui ; les conditions où ils opéraient étaient trop différentes. Je suis, toutefois, porté à croire que Miller, l'homme des Six Jours, Huret, l'invincible, et le petit prodige Michael, n'ont pas aujourd'hui d'équivalent dans leur genre.

Je passe sous silence les courses avec entraînement mécanique qui, pour moi, n'ont aucun sens sportif, la veine ou le culot, voire même l'habileté de l'entraîneur y ayant souvent plus de place que la qualité de coureur.

ERNEST MOUSSET,
Boulevard Gambetta, Nice.

Un débrayage pour les moteurs d'aviation.

La question de M. Léger est, en effet, toute naturelle, et il est certain que l'existence d'un embrayage sur un aéroplane, rendrait sa conduite plus facile et aussi plus dangereuse.

Nous avons demandé au colonel Bouttieaux, pourquoi les avions militaires n'étaient pas munis d'embrayage : la cause en est, d'après lui, que, d'abord, un embrayage est assez lourd, et représente, par conséquent, un poids qui pourrait être utilisé autrement, et ensuite que l'embrayage, comme tout organe mécanique, est sujet à des pannes.

N'y a-t-il pas là quelque exagération ?

On ne demanderait pas à l'embrayage d'aéroplane une progressivité comparable à celle qu'on exige d'un appareil monté sur une voiture.

L'hélice a en effet une si faible inertie qu'un embrayage même brutal serait suffisant.

GASTON BUREAU.
Tours.

QUESTIONS NOUVELLES

Comment trouvez-vous la panne ?

Pourriez-vous me dire, par l'intermédiaire de votre petit dictionnaire sportif, quels sont les moyens vraiment pratiques pour trouver dans une quatre ou une six cylindres, la bougie défectueuse qui occasionne les ratés du moteur et ce sans aucun démontage ?

M. PRAL.
Valence.

Il y a-t-il des aviettes qui volent ?

J'attends avec beaucoup d'impatience le concours d'aviettes qui doit se dérouler au mois de juin. Croyez-vous que l'on soit arrivé dès maintenant à des résultats probants ? Connaissez-vous des appareils mus uniquement par la force musculaire de leurs pilotes qui soient parvenus à quitter le sol pendant quelques instants, et à effectuer des virages ?

JEAN LESIN.
Angers.

INVENTIONS NOUVELLES

Pour éviter les catastrophes navales dans la rencontre des icebergs.

Quels pourraient être les moyens capables de prévenir le retour d'une catastrophe semblable à celle du *Titanic* ?

Actuellement, les grands paquebots ont des projecteurs électriques très puissants.

Une vigie signale constamment au pont les montagnes de glaces. Son champ d'observation est-il suffisant ? Voit-elle toujours à fleur d'eau le bloc qui, tel un burin, va sournoisement faire éclater le bordage du navire et le couler ?

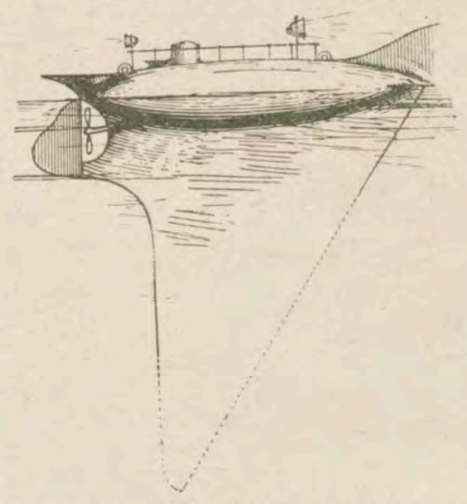
La nuit, certainement non, si vigilante soit-elle ; l'iceberg fatal peut passer et, malgré la vitesse réduite du paquebot, par temps de brouillard, arrivera-t-on à restreindre les avaries en cas de collision ?

La sécurité de tous est-elle suffisamment garantie par une paire d'yeux ? Non. Donc, ce qu'il faut éviter, c'est la collision. Comment ?

Par un éclaireur spécial faisant partie du navire, en contact complet avec lui, se manœuvrant du bord et, tel l'antenne de l'insecte, lui permettant de voir à distance, de sentir, de rencontrer l'obstacle, de l'éviter ou de le contourner et en tous cas, de rendre impossible le heurt.

Cet éclaireur doit avoir diverses qualités, qualités qui font l'objet de plusieurs brevets.

En temps ordinaire, on l'amène en arrière de l'écubier par où on pourra, le cas échéant, passer son câble.



Tout près de l'étrave du navire, il est, tel un canot de sauvetage, toujours prêt à être mis à la mer et à partir immédiatement en avant.

Sa conduite est confiée à un mécanicien-électricien, et dès que l'éclaireur est à l'eau et détaché, au moyen de commandes spéciales, son conducteur, installé à l'avant du navire, voire même sur la passerelle, le dirigera où bon lui semblera.

Actuellement, grâce à l'électricité, rien n'est plus facile que de donner, d'un navire à un canot éclaireur, à une distance quelconque, au moyen d'un câble souple, l'énergie motrice et la direction.

La vitesse de cet éclaireur, calculée 1/3 plus vite que celle du navire, lui permet de se mouvoir en tous sens, à l'avant et de côté, sans ralentir une seconde la marche de la source d'énergie.

Son conducteur pourra donc le promener en tous sens en avant, bâbord et tribord, et il est aisé de comprendre qu'il est impossible au paquebot de rencontrer quoi que ce soit sans que l'éclaireur ne l'ait reconnu avant.

Personne n'étant à bord, l'éclaireur devant subir de grands chocs, sa construction est, bien entendu, spéciale. Sa forme générale est celle d'un sous-marin muni d'une étrave immense en forme de tranchet (puisque son but va être souvent de briser), laquelle étrave est soutenue par une quille ad hoc.

JURISPRUDENCE SPORTIVE

Un boxeur, dont l'adversaire meurt au cours d'un match, ne peut pas être poursuivi.

Samedi dernier, un des membres du jeune barreau, M. Adrien de Pachmann, soumettait à la Conférence des avocats l'étude de la question suivante : « Le fait, par un boxeur, de porter, dans un match loyal, à son adversaire un coup qui entraîne la mort, peut-il constituer le délit d'homicide par imprudence ? »

Le délit d'homicide par imprudence est celui qui est prévu et puni par l'article 319 du code pénal ainsi conçu : « Quiconque par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des réglements, aura commis involontairement un homicide ou en aura été involontairement la cause, sera puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de 50 à 600 francs. »

On voit donc que la chose est sérieuse, et que l'intérêt est vif pour les sportsmen de savoir, si quand ils se livrent correctement et loyalement à l'exercice de leur art favori, ils sont exposés à se voir appliquer cette rigoureuse disposition de la loi.

Car c'est bien ainsi qu'il faut envisager la question : *match loyal*, disait le rapporteur. Il est bien entendu que si un boxeur ou lutteur quelconque se laissait aller à frapper un adversaire dans des conditions de brutalité, de surprises contraires aux règles et aux usages, il serait passible comme tout autre citoyen de poursuites pour blessures par imprudence sinon pour coups volontaires. Mais il ne s'agissait pour nos chers maîtres que de se prononcer sur le cas du sportsman agissant correctement, loyalement et régulièrement, et qui, dans ces conditions mêmes, a le malheur de voir la mort succéder à un de ses coups.

Comme toujours, les deux thèses furent soutenues, après quoi l'organe du ministère public parla et la Conférence vota.

Tout d'abord pour l'affirmative, c'est-à-dire en faveur de la répression, ce furent MM. Prudhon et Bizos. A leurs yeux, la boxe, telle qu'elle est le plus communément pratiquée, n'est ni un jeu, ni un art, mais une profession, un métier dont les risques comportent la responsabilité de celui qui l'exerce. Le but du boxeur est de mettre son adversaire hors de combat : tant mieux si son effort se borne au knock-out ; tant pis pour lui, et qu'il en soit responsable si la mesure de ce qu'il avait voulu est dépassée, et si la mort s'ensuit.

L'imprudence, continuent encore les partisans de l'affirmative, est inhérente à la boxe ; on s'expose à faire naître un danger lorsqu'on prend part à un match. Imprévoyant est celui qui accepte de lutter sans songer que ce jeu peut devenir mortel ; téméraire et coupable celui qui, le sachant, l'entreprend quand même. En tous cas donc, faute et responsabilité pénale à la charge de celui qui a tué.

Et qu'on n'invoque pas, concluent-ils enfin, que l'adversaire qui a reçu le coup mortel avait consenti à s'exposer à ce coup : nul ne peut autoriser autrui à intenter à sa personne. De même que le duelliste qui arrête la vie chez son adversaire est l'objet de poursuites, de même doit l'être aussi le boxeur,

Mais voici M. Bonnelle, défenseur de la négative. Il examine la question, tant au point de vue moral, qu'au point de vue juridique pur. Il ne faut pas voir, dit-il, dans la boxe, seulement la lutte violente et cruelle de deux adversaires, dont l'un cherche à terrasser l'autre, mais bien un sport, et mieux qu'un sport, un art ; les rares accidents auxquels elle peut donner lieu, ne sont que le corollaire de tout ce qui sort de la banalité, de la béatitude, pour entrer dans le domaine de l'activité. Et, en droit même, la loyauté d'un match est exclusive de toute idée de répression : en effet, deux champions qui viennent aux prises, savent l'un et l'autre à quoi ils s'exposent ; ils passent entre eux tacitement un contrat synallagmatique aux termes duquel chacun d'eux a le droit de porter à l'autre tous les coups classiques, réglementaires, et autorisés. Celui des deux qui, par suite de circonstances imprévues, vient à tuer l'autre, n'a fait qu'user du droit que celui-ci lui avait conféré ; et la victime elle-même n'a que subi les risques de ce à quoi elle avait consenti, aux termes de notre droit où la faute et un dommage causé sont les éléments nécessaires de toute condamnation, il ne saurait, dans les conditions qui précèdent, être question de répression.

A M. Etienne Caen, appartenait de donner des conclusions comme organe du ministère public. Il l'a fait en abondant, lui aussi, dans le sens de la négative, c'est-à-dire en demandant à la Conférence — qui d'ailleurs le suit bientôt en votant la négative à une forte majorité — de déclarer que l'auteur de l'accident mortel ne saurait être condamné ; mais il se place pour cela à un point de vue spécial.

A ses yeux, le match de boxe dans des conditions rendant possible un accident mortel doit être réprimé. Mais le vrai coupable n'est pas le boxeur qui porte le coup brutal, c'est l'ambiance dans laquelle il vit, la tolérance dont il bénéficie ; c'est le public, les organisateurs, la foule qui l'ont amené là et qui, l'encourageant, l'excitant, en font un instrument de leur volonté, aveugle et parfois brutal. Et il conclut aussi éloquemment que spécieusement : « Vous ne voudrez pas frapper un homme qui n'est qu'un instrument au service d'une autre volonté ».

Est-il besoin de dire que cette conclusion ne nous satisfait qu'à moitié ? Si elle fait honneur à la générosité de notre jeune barreau du rang duquel sortiront désormais, comme par le passé, des vaillants défenseurs de la liberté, et des magistrats prudents et intègres, elle laisse croire que nos jeunes maîtres sont encore un peu trop pénétrés des lieux communs en cours sur le caractère sanguinaire des matches de boxe et l'esprit de leurs spectateurs.

Mais que nos inquiétudes à cet égard se dissipent. Déjà un groupe d'avocats a fondé le « Palais sportif » ; et, à la suite du débat d'hier, n'était-il pas question d'adjoindre une section de boxe aux sections d'escrime et de tir qui furent les premières créées ?

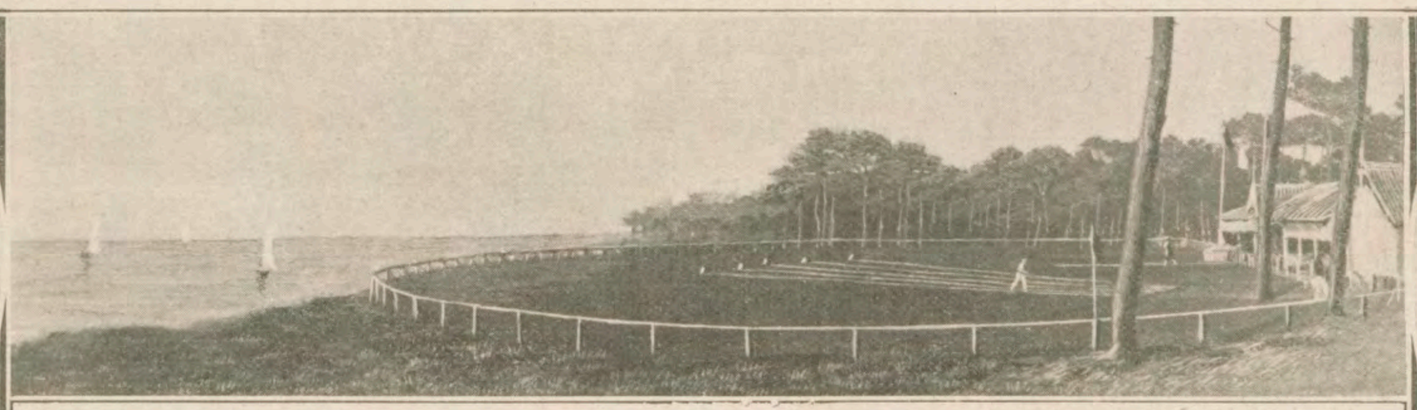
Augurons donc bien de l'œuvre de demain.

J. IMBRECQ.
Avocat à la Cour de Paris.

(1) Voir page 328.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

M. Alfred Chauvot, président du tir aux pigeons d'Arcachon, gagnant du Prix des Iris.



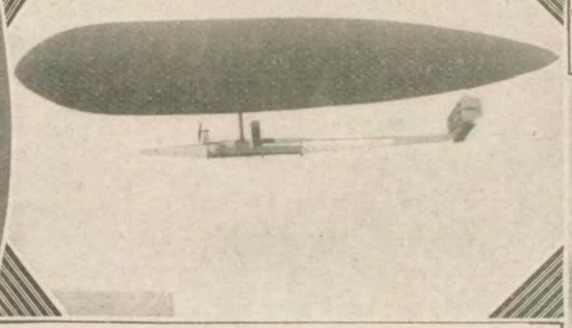
Vue générale du stand de tir aux pigeons d'Arcachon, situé au sommet d'une dune dominant la mer, ce stand est fréquenté par les meilleurs tireurs français et étrangers. La grande semaine qui vient de s'y disputer a obtenu le plus grand succès.

M. Journu, l'excellent fusil, s'est classé premier du Prix Renesse Verbugge, au tir aux pigeons d'Arcachon.

MM. Crespin, Pingaud et Joë Bridge qui ont gagné le challenge des amis de l'épée.

Photographie du camp de Sissonne prise du haut du biplan militaire Farman du sapeur Grandjean.

Nanssel, vainqueur du championnat de France de boxe (poids légers).



Le Bayard-Clément V (tissus Hutchinson) qui a effectué cette semaine ses premières sorties à la Motte Breuil.

Un appareil de protection pour aviateurs. Il semble être efficace.

Le lieutenant Gérard, sur Blériot, qui a passé son brevet d'aviateur, à Pau, après quinze jours d'apprentissage.

Le Stade de Stockholm, où se dérouleront, en juillet, les Jeux Olympiques. Les éliminatoires françaises, pour constituer les équipes qui nous représenteront à Stockholm se disputeront à la fin de ce mois. Le choix définitif de nos athlètes sera fait vers la mi-juin.

Le premier aviateur baques, M. Curutchet, qui vient de pasr son brevet de pilote à se" aérodrome de Pau.

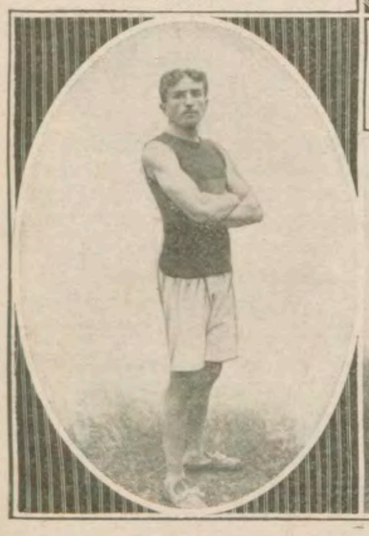
Le comte de Robillard, qui s'est tué le 4 mai, à Nice en tombant de 150 mètres de haut.

L'Aéro-Club a offert, le 2 mai, au Café de la Paix, un dîner en l honneur du général Roques.

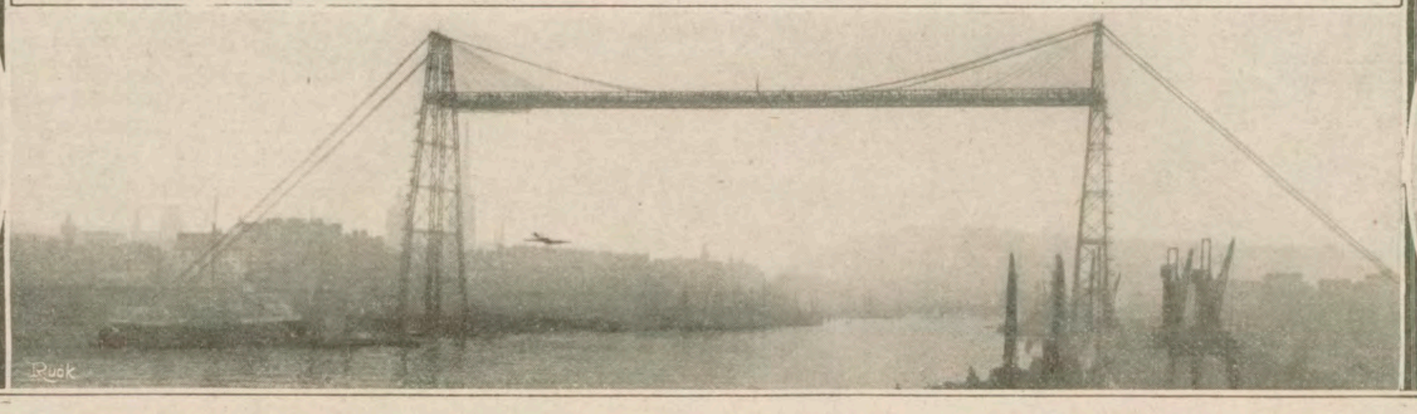
Le fameux coureur amateur Kolehmainen, qui a battu Bouin à Berlin.

M. Millerand s'apprête à monter en automobile pour se rendre à Verdun à une fête en faveur de l'aviation militaire.

Kirchoffer, par G.-L Coulet; ce tableau est exposé aux Artistes Français et obtient un vif succès.



Gauthier, qui a gagné le 100 et le 400 mètres au cours de la réunion des Critériums du Racing, le 5 mai.



Cavelier, sur son Deperdussin, a remporté, le 5 mai, le Prix Claudel, à Rouen. Ce prix de 1.000 francs était offert à l'aviateur qui, parti en amont du pont transbordeur, passerait au-dessus et au-dessous de ce pont. Notre photographie est prise au moment où l'aviateur Cavelier, après être passé à grande hauteur au-dessus du pont transbordeur passe au-dessous, suivant la rive gauche de la Seine.

Doutremepuich, qui a gagné la Coupe Dubonnet dimanche dernier à Buffalo devant Dumousseau et Juby.

HIPPISME

Les Poules d'Essai

Considérations historiques sur les Poules d'Essai qui se disputent dimanche.

La série des épreuves classiques se continuera le dimanche 19 mai par les Poules d'Essai, l'une réservée aux poulains, l'autre aux pouliches.

Disputées sur 1.600 mètres, ces deux épreuves correspondent à peu près à ce que sont en Angleterre les Deux Mille et les Mille Guinées qui ont été courues la semaine dernière à Newmarket.

L'analogie n'est cependant pas aussi complète qu'on pourrait se l'imaginer. Une première différence réside dans les conditions : alors que les Deux Mille Guinées sont ouvertes aux représentants des deux sexes et que les Mille Guinées sont destinées aux pouliches, dans nos Poules d'Essai la séparation des sexes est complète, du moins depuis un certain temps. Une autre différence ressort de l'énoncé même du titre des épreuves anglaises : il existe entre le montant de leurs allocations un écart de Mille Guinées, tandis qu'en France l'allocation est la même dans les deux Poules ; la seule inégalité dans le montant du prix résulte du chiffre des entrées proportionnel à celui des engagements.

Une autre dissemblance est plus importante ; car elle se rattache à la distinction que l'on peut établir entre les systèmes de courses adoptés en France et en Angleterre. Dans ce dernier pays, le travail des candidats sérieux des épreuves classiques est mené d'une façon peu hâtive : les propriétaires choisissent généralement les Guinées comme course de rentrée des représentants pour lesquels ils ont des visées plus hautes dans le Derby ou dans les Oaks.

KIZIL KOURGAN

La distance de 1.600 mètres est ainsi parfaitement appropriée à ce rôle d'épreuve réservée à des animaux qui sont en cours de préparation pour une tâche plus sévère.

En France, il n'en est plus de même. La tentation offerte par la multiplicité des épreuves richement dotées, et, peut-être aussi, les facilités résultant pour l'entraînement de la clémence de la température poussent les propriétaires à faire paraître, dès le début de la saison, les candidats sur lesquels ils fondent les plus grands espoirs. Nous pourrions rappeler les exemples récents de Verdun, de Northeast ou de Maintenon. Il est très rare maintenant de voir un cheval d'avenir attendre les Poules d'Essai pour effectuer sa première sortie en public à trois ans. Aussi, la distance de 1.600 mètres pourrait elle paraître un anachronisme. Elle réunit des animaux qui ont déjà couru sur 2.000, sur 2.400 et même sur 3.000 mètres. Elle devient ainsi une difficulté de plus imposée pour la recherche du bon cheval, qui, idéalement, doit pouvoir affirmer sa supériorité sur toutes les distances.

La fondation des Deux Mille Guinées remonte à 1809 ; celle des Mille Guinées, à 1814. Nos Poules d'Essai possèdent un passé moins ancien, mais plus mouvementé. Elles étaient, tout d'abord, réunies en une seule épreuve, ouverte aux poulains comme aux pouliches et dotée d'une allocation de 3.000 francs ajoutés à une poule de 1.000 francs, moitié forfait. La première Poule d'Essai a été disputée en 1840, au Champ de Mars sur une distance de 2.000 mètres, un tour de piste environ. Elle a été gagnée par Gygès qui appartenait au duc d'Orléans.

Dès 1841, la distance a été ramenée à 1.500 mètres : trois quarts de tour environ, à commencer après le tournant du pont d'Iéna. A partir de 1857, la Poule d'Essai s'est courue à Longchamp, tout d'abord sur 1,500 mètres, puis à dater de 1867 sur 1.600 mètres.

De 1840 à 1882, cette épreuve a été disputée quarante fois seulement ; car il y a eu trois annulations : en 1843 et en 1845, faute d'un nombre d'engagements suffisant et en 1871, à cause de la guerre. Sur ces quarante épreuves, trente ont été remportées par des poulains et dix par des pouliches,

Depuis 1883, la Poule d'Essai a été divisée en Poule d'Essai des poulains et Poule d'Essai des pouliches.

Les conditions actuelles sont les suivantes : l'éleveur du gagnant touche 5.000 francs ; son propriétaire touche 30.000 francs, plus les entrées, dont il faut déduire cependant une somme de 12.000 francs partagée entre le second (8.000 francs) et le troisième (4.000 francs). Les entrées se composent des sommes payées par les propriétaires des concurrents engagés : chaque cheval pour lequel forfait a été déclaré avant le jeudi 16 mai doit 500 francs, chaque cheval qui ne sera pas déclaré partant devra 600 francs, chaque cheval déclaré partant devra 1 000 francs.

Ainsi composé, le montant du prix atteint une somme considérable : il fut, l'année dernière, de 87.600 francs pour les pouliches et de 99.300 francs pour les poulains. A titre de comparaison, il était, en 1850, de 17.600 francs pour l'unique épreuve.

Pour les Poules du 19 mai prochain, les engagements ont été faits le 1er octobre 1909, c'est-à-dire, alors que les futurs concurrents étaient âgés de cinq à six mois. Il y en eut 152 du côté des pouliches et 175 du côté des poulains.

L'épreuve qui nous occupe a été souvent remportée par les meilleurs sujets de la génération : nous n'en voulons pour preuve que les succès remportés par ses vainqueurs dans le Prix de Diane, dans le Prix du Jockey-Club ou dans le Grand Prix. Dans la période de l'épreuve unique, de 1840 à 1882, deux pouliches ont triomphé dans la Poule d'Essai et dans le Prix de Diane : Bounty, en 1852 et Stradella, en 1862 ; huit poulains ont gagné la Poule d'Essai et le Prix du Jockey Club : Gambetti en 1848, Expérience en 1849, Saint-Germain en 1850, Monarque, le père de Gladiateur, en 1855, Gontran en 1865, Consul, en 1869, Révigny en 1872 et Zut en 1879 ; durant cette période, aucun vainqueur de la Poule d'Essai n'a remporté le Grand Prix de Paris, qui n'a été fondé, il est vrai, qu'en 1863.

Depuis le moment de la division en deux épreuves, c'est-à-dire depuis 1883, parmi les pouliches victorieuses, huit ont gagné le Prix de Diane : Barberine en 1885, Wandora en 1890, Primerose en 1891, Roxelane en 1897, Semendria en 1900, La Camargo en 1901, Kizil Kourgan en 1902, Rose de Mai en 1903 ; trois ont gagné le Grand Prix : Andrée en 1895, Semendria, en 1900, Kizil Kourgan en 1902. Parmi les poulains vainqueurs, trois ont remporté le Prix du Jockey Club : Heaume en 1890, Perth en 1899 et Retz en 1902 ; quatre ont remporté le Grand Prix : Arreau en 1896, Perth en 1899, Chéri en 1901 et Verdun en 1909. Ainsi, trois célébrités sont à classer à part, puisqu'elles ont seules réussi à triompher dans les trois grandes courses : Semendria et Kizil Kourgan parmi les femelles, Perth parmi les mâles.

Il peut être intéressant de constater comment se sont comportés, dans cette épreuve un peu spéciale, les représentants des différentes familles.

Nous avons formé un tableau qui distingue d'abord la première période, puis, dans la seconde période, les mâles et les femelles :

		Période de l'épreuve commune.	Seconde période : Poulains	Seconde période : Pouliches	Total des victoires
Familles	1	2	6	3	11
	2	6	2	4	12
	3	5	2	4	11
	4	1	2	1	4
	5	3	1	1	5
	6	1	»	»	1
	7	»	1	»	1
	8	1	2	2	5
	9	2	»	»	2
	11	1	»	3	4
	12	»	2	1	3
	13	1	2	»	3
	14	»	1	»	1
	15	1	»	1	2
	16	»	1	3	4
	17	3	1	1	5
	18	1	»	»	1
	19	6	»	2	8
	20	»	1	»	1
	22	1	»	»	1
	23	1	»	»	1
	24	»	1	»	1
	25	»	2	»	2
	26	»	»	1	1
	27	»	»	1	1
	28	1	»	»	1
	35	1	»	»	1
	39	«	2	1	3
	43	1	»	«	1
	44	1	»	»	1
Totaux . .		40	29	29	98

Les trois premières familles maintiennent leur suprématie ; mais c'est seulement dans ces trois dernières années que la famille 1 est arrivée à atteindre le niveau des deux autres, grâce à Verdun en 1909, à Vellica en 1910, à Bolide II et à Lord Burgoyne en 1911.

RENÉ RIONDET.

Après le Prix Edgard de la Charme.

L'éleveur américain M. Duryea a été le triomphateur de la semaine.

Monsieur H. B. Duryea à deux jours d'intervalle a gagné les Deux Mille Guinées avec Sweeper II et le Prix Edgard de la Charme avec Bugler, C'est un cas très particulier que celui de Sweeper II qui, né en France, a perdu le droit d'y courir, son propriétaire lui ayant fait traverser le détroit sans avoir rempli les formalités réglementaires. Cas rare, mais non pas unique. Pareille mésaventure est arrivée précédemment au comte de Besteny. Les formalités en question sont évidemment justifiées, le règlement qui les exige n'est pas sans sagesse, mais on ne peut s'empêcher cependant dans les circonstances actuelles d'en regretter la sévérité. Voici trente-cinq ans qu'un cheval né en France n'avait gagné les Deux Mille Guinées. Sweeper est né en France, mais d'auteurs américains, récemment importés et il appartient à un propriétaire américain, on ne peut pas dire qu'il représente l'élevage français, et pourtant, si l'on y regarde d'un peu près, il y appartient ni plus ni moins que certaines de nos gloires, Jardy, La Camargo, Frontin et autres. Le père et la mère de Jardy étaient deux importations anglaises, alors toutes récentes. Belle et Bonne a été introduite en France pleine de La Camargo. Mais passons. Ce qui est surtout regrettable, c'est que nous ne pourrons jamais voir Sweeper II, qu'il a même perdu le droit de disputer en France les courses ouvertes aux chevaux étrangers, comme le Grand Prix. Si les règlements des autres nations étaient aussi sévères que les nôtres, le propriétaire d'un cheval tel que Sweeper II n'aurait d'autre ressources que d'en faire un cheval de promenade.

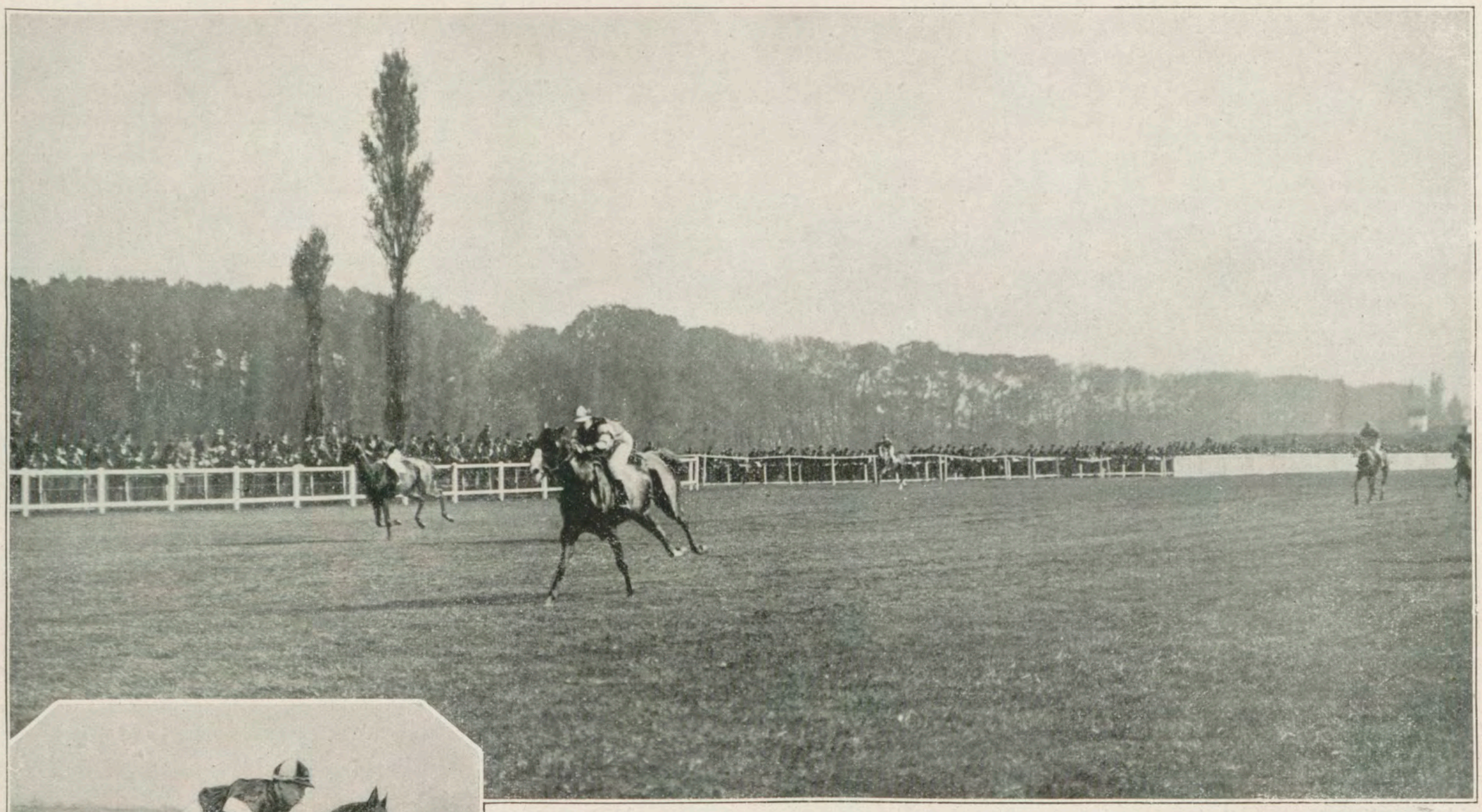
Mais M. H. B. Duryea n'est pas un homme à plaindre. Sans compter les magnifiques succès qu'il peut espérer en Angleterre avec Sweeper II, il lui reste pour défendre ses intérêts en France, Shannon et Bugler. Le Prix Edgard de la Charme vient de faire passer Bugler au premier plan. Tenu en assez haute estime par son écurie, il a fini après une période ingrate, par lui donner raison. Il lui manquait surtout la bonne volonté, qui paraît être enfin venue. Est-il autre chose qu'un flyer ? Là est la question. Elle n'est pas définitivement tranchée, même après la brillante victoire du Prix Edgard de la Charme. Sans doute, il a gagné sur 2.000 mètres, et sur 2.000 mètres en ligne droite. C'est une épreuve sérieuse, qui exige de l'endurance et n'est pas dans les moyens d'un cheval uniquement vite, théoriquement du moins. C'est vrai si la course est menée régulièrement, mais en fait, elle l'est rarement. Le plus souvent, on ne commence à marcher sérieusement qu'à l'intersection des pistes, voire aux tribunes, et on n'a en réalité qu'une course de 1.300 mètres. C'est ce qui est arrivé dans le Prix Edgard de la Charme, où Bugler à réglé le train qu'il a voulu. C'est pourquoi un doute subsiste sur l'aptitude de Bugler a tenir la distance classique. Il est fort possible qu'il la possède, le doute ne doit pas s'interpréter contre lui, mais la preuve reste à faire. Au surplus, en attendant qu'elle soit faite, qu'il appuie plus solidement ses prétentions au Derby, il apparaît dès maintenant comme un des candidats les plus autorisés à la Poule d'Essai.

L'espoir qui survient de ce côté arrive a propos, si faible soit-il, au moment où tant d'autres s'évanouissent. Après Montrose II, Romagny, De Viris s'est effondré à son tour, et Corton II lui-même a causé une déception sérieuse. L'échec de Corton II est à la vérité, moins grave qu'il ne paraît à première vue. Dix livres de surcharge, une lutte prématurée avec Manthorpe, le changement de distance, la fatigue qu'il a pu ressentir après des efforts répétés et la course dure qu'il a eue dans la Coupe, ce sont là des excuses assez plausibles. Mais on n'en trouve guère à De Viris. On s'aperçoit aujourd'hui que les espérances qu'on fondait sur lui reposaient sur bien peu de chose. Il n'avait battu le premier jour que Le Quart d'Heure qu'il a laissé encore cette fois loin derrière lui. S'il n'avait affaire dimanche qu'à cet adversaire, il aurait gagné aussi magistralement que la première fois. Il doit être très brillant à la maison, comme l'était sa propre sœur Mlle Basse que son entraîneur a longtemps considérée comme une jument de grande classe, ce qui ne lui a en définitive causé que des déceptions. Il est à craindre que De Viris ne fasse comme elle, qu'il manque de bon vouloir, d'énergie ou de ressort. Il a lâché dimanche à la première attaque.

Entre toutes les façons diverses qu'un cheval a de se faire battre, celle-ci est la plus fâcheuse, celle qui peut inspirer pour l'avenir le plus d'inquiétudes.

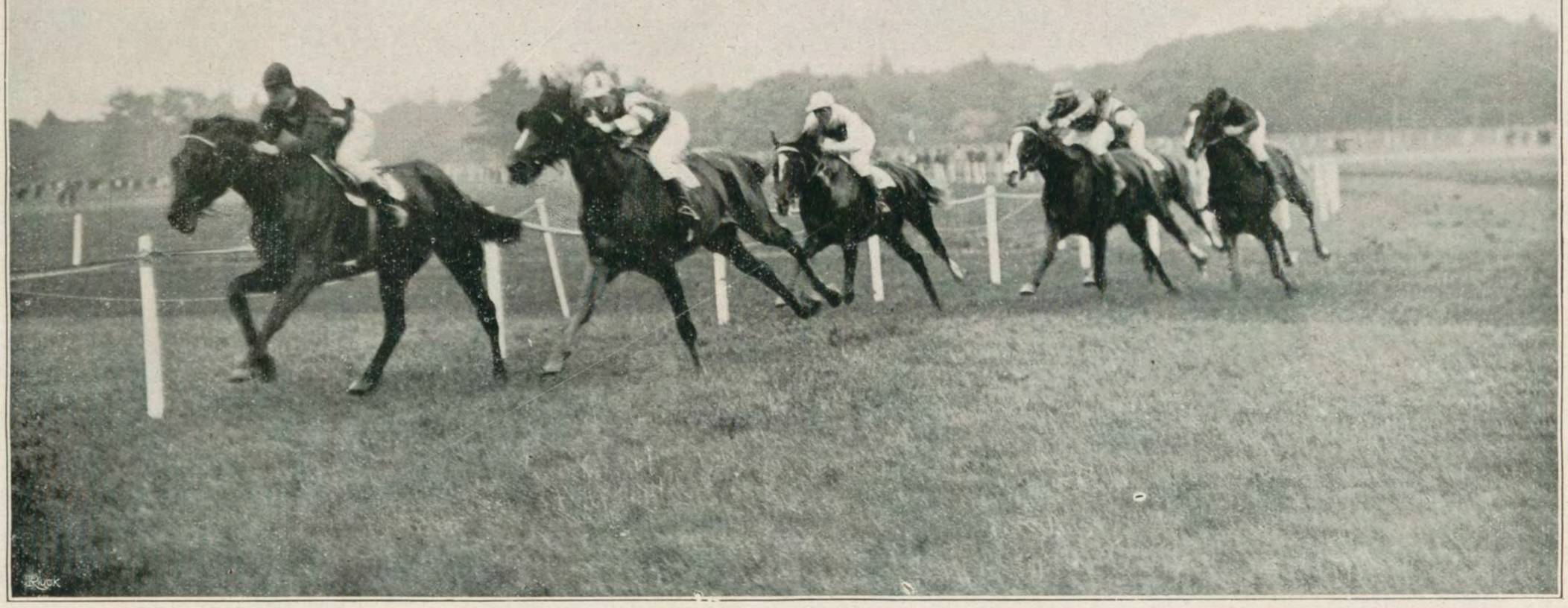
STUART.

LE PRIX EDGARD DE LA CHARME



LE PRIX EDGARD DE LA CHARME (2.000 mètres, 20.000 francs).— Maisons-Laffitte, 3 Mai.

Bugler a paru maître de la course dès le départ. Aux tribunes, il passait bien détaché devant Oui dà et Dop; il franchissait le poteau avec trois longueurs d'avance sur ce dernier. A gauche Bugler et son jockey américain Mac Gée dont la première monte en France fut une victoire, au Tremblay.



LE PRIX DES CARS (2.000 mètres, 10.000 francs).— Longchamp 5 Mai.

Corton II, le grand favori, a mené devant Gypaëte ; à la porte de Boulogne, Manthorpe venait se placer derrière lui. Dans la ligne droite, Douvres se détachait et prenait le meilleur sur Manthorpe ; Corton II n'était pas placé. Douvres, le cheval de M. Kelekian, bien monté par J. Childs, a fait une très belle course.

LE DIMANCHE DE LONGCHAMP

Orage II Amoureux III Nickel De Viris Imperial II

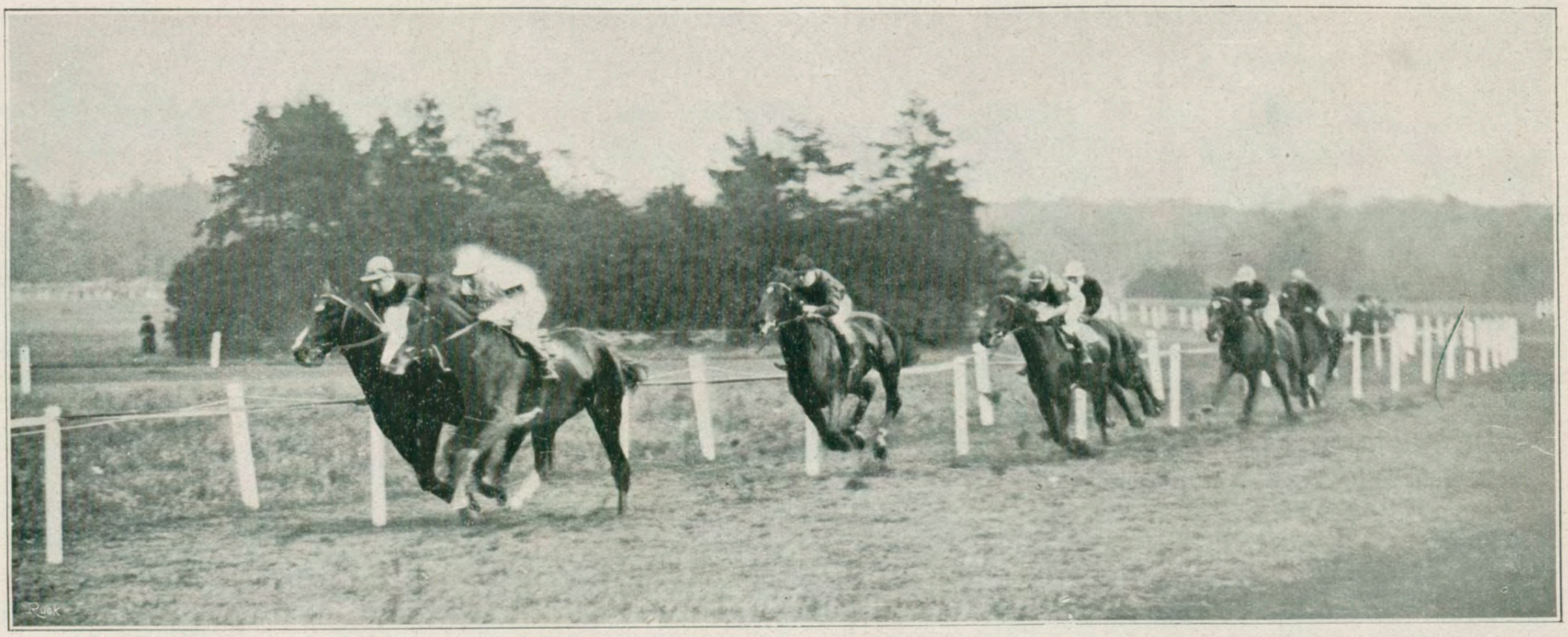
LE PRIX NOAILLES (Poule des Produits, 2.400 mètres, 30.000 francs), — Longchamp, 5 Mai.

Orage II, Amoureux III, Le Quart d'Heure, Nickel et De Viris formaient le peloton de tête. Après la descente, De Viris fournissait son effort et passait en tête, Imperial II se rapprochait et menait très fort aux tournants

Imperial II Isard De Viris Amoureux III

L'ARRIVÉE DU PRIX NOAILLES (Poule des Produits, 2.400 mètres, 30.000 francs). — Longchamp, 5 Mai,

Imperial II, le cheval de M. Baudin, venait attaquer De Viris après les tournants et passait le poteau avec une longueur et demie d'avance sur Isard. De Viris troisième à une demi-longueur, devant Amoureux III.



Combourg Lahire Joyeux V Gavarni III Manzanarès

LE CINQUANTE-QUATRIÈME PRIX BIENNAL 1911-1912, (3.000 mètres, 25.000 francs). — Longchamp, 5 Mai.

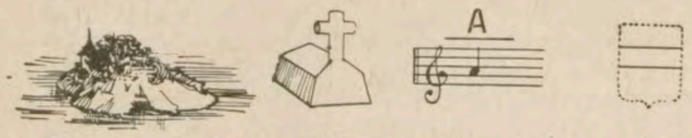
Lahire a mené devant Rubinat II, Combourg et Joyeux V. En face Rubinat II passait. Bientôt Combourg venait en tête avec Lahire, tandis que Rubinat II lâchait. Dans la ligne droite, Joyeux V se détachait et battait Gavarni III par trois longueurs.

La vie d'un champion du ring

PAR JIM J. JEFFRIES, ancien champion du monde de boxe (1)
DESSINS DE ROBERT EDGREN

Et alors, ce fut la fin. Fitz se jeta sur moi. Pour la première fois, je rompis et reculai. C'était seulement pour le tromper, car comme il se précipitait sur moi avec fureur, je l'arrêtai soudain avec mon bras gauche tendu comme une poutre et le laissai venir dessus. Mon gant le toucha à la bouche et il tomba, en avant cette fois, sur la figure. Siler, le referee, s'avança tout de suite sur Fitz pour me faire reculer. J'avais laissé tomber mes mains et j'attendais patiemment, sans être excité le moins du monde. J'étais navré pour le sportsman qui venait de me donner l'occasion d'un si beau combat. Oui, à ce moment j'étais vraiment navré de lui avoir ravi son titre de champion. Mais c'était après un beau et loyal combat.

Le malheureux Fitz se roulait sur lui-même; il se mit sur les genoux et se redressa sur ses pieds. Comme auparavant, je lui donnai tout le temps. Quand il se fut remis en équilibre pour recommencer le combat, je marchai sur lui et lui portai un crochet du gauche. Fitz chancela. Alors mesurant mon coup juste assez pour le finir sans l'assommer, je redoublai du droit. Fitz alla à terre pour la dernière fois,



resta un instant immobile, se roula sur le dos et les dix secondes furent comptées.

Alors ce fut un hurlement dans la foule. De tous côtés, on envahit le ring. Brady et Delaney furent en une seconde en dedans des cordes et dans leur enthousiasme, ils m'emportèrent plutôt qu'ils m'emmenèrent dans mon coin.

Je les repoussai et traversai le ring pour aller vers Fitz qui avait été emporté dans son coin par ses seconds et déposé sur une chaise. Il était encore abruti, mais il me tendit péniblement la main.

— Mon pauvre Fitz, dis-je, nous ne pouvions pas gagner tous les deux.

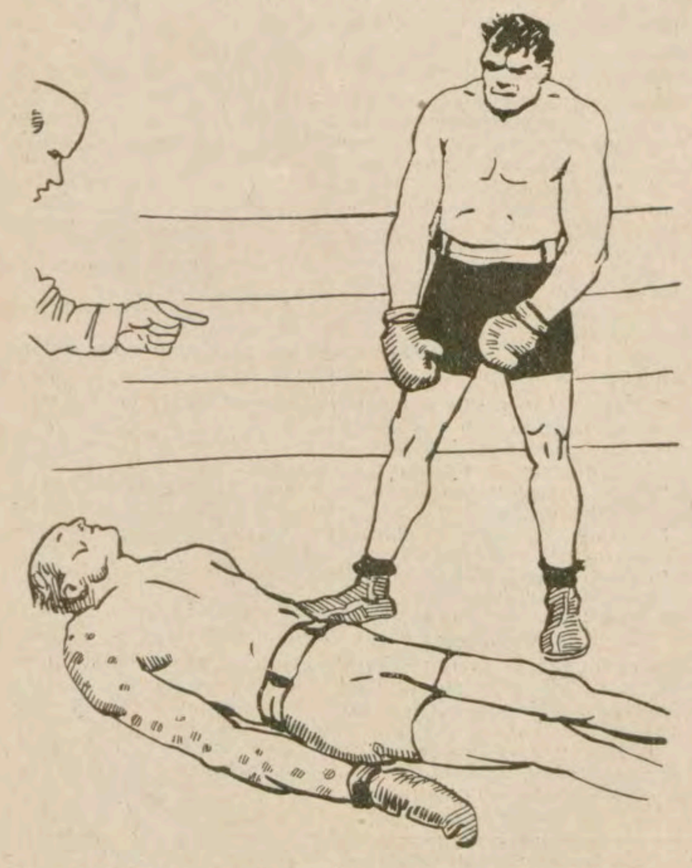
Il hocha la tête.

Alors je m'en allai et descendis du ring sur lequel je venais de gagner le championnat du monde.

CHAPITRE XXXIII

APRÈS LA BATAILLE

C'est une belle chose que d'être champion du monde! Quand je revins à ma loge, laissant derrière moi Fitzsimmons dans le ring, encore abruti, il me semblait que je marchais dans l'air. Toute la



IL SE ROULA SUR LE DOS ET LES DIX SECONDES FURENT COMPTÉES

foule s'était levée et encombrait les allées pour me serrer la main. Delaney, Ryan, Jack et les autres eurent toutes les peines du monde à me frayer un chemin. Une fois entré dans la loge, nous fermâmes la porte à clef et je pus serrer les mains de mes amis.

Je me souviens encore combien j'avais la gorge sèche. Je demandai à boire et Billy me tendit une bouteille de vin. Je la saisis et la vidai d'une seule gorgée. Puis, après avoir été massé et m'être rhabillé, nous nous faufilâmes à travers la foule qui assiégeait les portes et nous rentrâmes à New-York, où je passai une partie de la nuit aux

MAINTENANT, TOUT LE MONDE ME TAPAIT DANS LE DOS

bains turcs d'Everard et le reste à l'hôtel Vanderbilt, où j'avais coutume de descendre.

C'était une joie pour moi d'entendre les acclamations de la foule et tout le reste, mais la meilleure chose de toutes ce fut, quelques heures plus tard, quand un gamin m'apporta une dépêche de ma mère. Elle disait :

— Je suis heureuse que vous ayez remporté la victoire pour laquelle vous avez travaillé. — Maman.

Mon père me télégraphia, me souhaitant bonne chance et m'envoyant sa bénédiction. Puis, ce fut des centaines de télégrammes, parmi lesquels, naturellement, ceux de tous mes vieux camarades de Californie. L'un d'eux, je me souviens, venait d'un de mes amis de Sacramento, George Lindenfeld. « Hurrah! disait-il, on ne peut abattre ni les grands arbres d'Yosemite, ni le grand Jim! »

Quand je réfléchis aujourd'hui à ce combat, je me demande comment j'aurais pu faire pour mieux m'en tirer. Je ne me départis pas un instant de la plus grande prudence, esquivant quand Fitz allait m'atteindre, mais je ne perdis jamais la tête, même quand il me chargeait le plus rudement, ou quand je l'attaquais. J'avais décidé, grâce à mon « crouch » de lui rendre très difficile de me toucher au menton ou à l'estomac, et je n'avais jamais varié mon plan sur le ring. J'avais résolu de le battre par des coups au corps quand il m'attaquerait, et c'est ce que je fis pendant tout le combat. Ces coups au corps annihilèrent toute la force de Fitzsimmons.

J'aurais pu difficilement être en meilleure condition, quoique je pense que j'étais un peu trop affiné et que je m'en serais ressenti, si le combat avait été un peu plus long. J'avais l'idée qu'un boxeur devait avoir les jambes maigres, à cause de Corbett et de Fitzsimmons. Aussi, en m'entraînant, je me faisais maigrir les jambes sur la route. J'étais un peu trop entraîné, je crois, car je pesais moins que je n'ai pesé dans aucun combat, auparavant ou plus tard. Je pesais seulement 204 livres (1) nu. Plus tard, je décidai de ne jamais descendre aussi bas et je me rendis compte qu'avec mon poids naturel, j'avais plus de puissance et tout autant de vitesse.

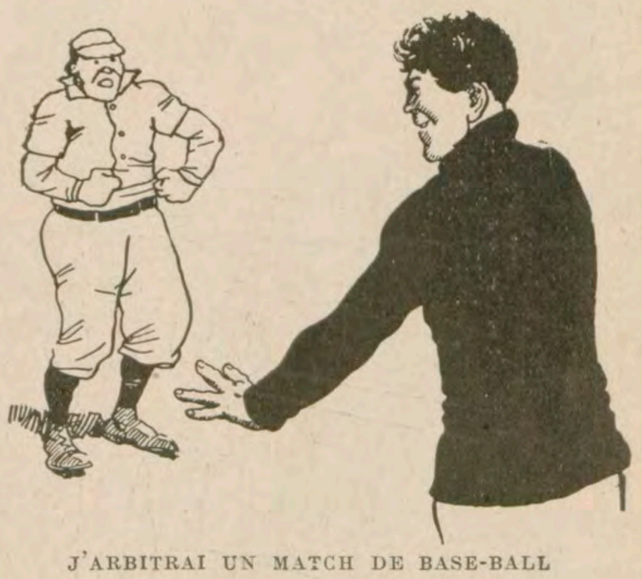
Fitzsimmons, j'imagine, devait peser environ 170 livres (2). Avant le combat, Julian avait annoncé qu'il allait déclarer le poids de Fitz comme de 158 livres, parce qu'il réclamait encore le championnat des poids moyens comme celui des poids lourds. Brady dit à Julian que s'il faisait cela, il annoncerait pour moi 147 livres. Et tout le monde rit.

C'est curieux comme le succès peut changer la manière de voir pour un tas de choses. Quand les journalistes m'assaillirent après le combat, je leur dis combien j'aimais l'Est et que j'avais l'intention de passer une bonne partie de mon temps à New-York et aux environs et d'y chercher des matches. C'était un peu différent de ce que je pensais après mon combat avec Armstrong. Mais tout le monde se moquait de moi alors, tandis que maintenant, tout le monde me tapait dans le dos et je me sentais comme chez moi. Une autre chose amusante : Billy Brady était tellement sûr que je gagnerais, qu'il avait fait faire un stock de grandes affiches « James-J. Jeffries, champion du monde », pour faire placer dans les rues après le combat. C'était risqué, naturellement, car si j'avais été battu, je n'aurais plus valu un centime.

Le soir, après les résultats, je fis une exhibition avec Jim Daly à l'Académie de musique de Philadelphie. Je portais à peine une marque de mon combat avec Fitsimmons. J'avais les articulations un peu engourdies, à force d'avoir frappé ; et j'avais un petit taffetas sur le sourcil, mais la coupure n'avait pas d'importance. J'avais les épaules encore fatiguées du travail que j'avais fourni. Je dormis jusqu'à 10 heures du matin avant de partir pour Philadelphie et je me sentais prêt à combattre à nouveau le soir même s'il l'avait fallu. Grover Cleveland était dans le même train, quand j'y montai avec mon frère Jack, Billy Delaney, Billy Brady et Tommy Ryan. Mais je crois que l'ex-président n'eut guère plus de succès ce jour-là que le moindre portier. Tout ce qui touchait au chemin de fer était dans mon wagon. A Jersey City, après avoir traversé la voie de la 23e rue, il y avait une telle foule qu'il fallut m'envoyer le monte-charge pour me permettre d'échapper. Je goûtais pour la première fois à la vraie popularité. Au commencement, c'est amusant ; au bout de quelque temps, je l'avoue, je commençai à m'en fatiguer.

Les journées sont fort occupées pour un nouveau champion. Le lendemain du jour où j'avais fait une exhibition à Philadelphie, j'arbitrais un match de base-ball à Paterson. Lundi soir j'allais voir un match entre Handles et Walsh à Coney Island. Mardi soir j'étais à Boston. Mercredi je me partageais entre Hartford et Providence. Jeudi soir, je me montrais à Buffalo. Vendredi après-midi, je me montrais à Rochester et le soir, à Syracuse et samedi je revenais à Coney Island. Puis je continuai, faisant des exhibitions dans toutes les grandes villes qui se trouvaient sur ma route.

Mais avant de retourner dans l'Est, j'eus cependant une rencontre agréable. L'amiral Dewey était sur son navire à l'ancre dans l'Hudson avec sa



J'ARBITRAI UN MATCH DE BASE-BALL

flotte. Plusieurs personnes exprimèrent l'idée que le plus grand champion du ring devait aller présenter ses respects au plus grand combattant sur mer du monde. J'avais toujours été très désireux de voir Dewey, car j'avais une grande admiration pour l'homme qui était entré en pleine nuit dans la baie de Manille, malgré les torpilles et qui avait envoyé dormir la flotte espagnole encore à l'ancre.

Je me rendis donc à son bord. L'amiral me reçut dans sa cabine et me félicita d'avoir remporté le championnat. Je lui répondis que les coups que je

(1) Voir la *Vie au Grand Air*, depuis le n° 696.

(1) 91 kil 720.
(2) 77 kilos.

Dans ce numéro, un membre de phrase a été remplacé par un rébus. La solution de ce rébus constitue la dix-septième réponse de notre Concours de Jeffries. Voir à la page suivante les conditions et les prix de ce Concours.

portais n'étaient rien auprès des siens, et il se mit à rire en bon compagnon qu'il était. Nous eûmes quelques moments d'entretien et quand je remontai sur le pont, il me souhaita bonne chance pour l'avenir.

C'était un bon souhait, car certainement la chance me favorisa.

CHAPITRE XXXIV

JE VAIS EN ANGLETERRE

Ce fut le 17 juillet, un mois et demi après avoir triomphé de Fitzsimmons que je m'embarquai pour l'Angleterre. Billy Brady et mon frère Jack m'accompagnèrent. C'était mon premier long voyage en dehors des Etats-Unis. Dès mon enfance, j'avais eu le désir de voir le pays où mes ancêtres avaient porté l'épée et la lance, il y avait des siècles de cela.

Le jour où nous aperçûmes la côte d'Angleterre fut un de ceux que je n'oublierai jamais. Le temps était clair et chaud. La mer était bleue sous le soleil et l'horizon se cachait sous une bande de brouillard. Jack et moi, nous nous promenions de long en large sur le pont, et, plusieurs heures avant que les falaises crayeuses de la vieille Angleterre surgissent de l'horizon, nous sentions qu'elles étaient là. Quand je les aperçus enfin, cela me donna un choc, car j'eus l'impression que je les avais déjà contemplées un siècle plus tôt, de connaître chaque pointe saillante et chaque creux dans les falaises, où les vertes collines descendaient jusqu'à la plage dont le sable blanc brillait comme des glaciers au soleil. Quand nous approchâmes, je pus voir que c'était une contrée sauvage ; aussi loin que la vue pouvait atteindre, on n'apercevait pas une maison. Je ressentis la même impression que durent éprouver les Phéniciens et les Romains quand ils vinrent explorer ces côtes avec leurs galères et qu'ils traversèrent le détroit pour joindre la lointaine côte d'Albion et aussi mes ancêtres Normands dans leurs invasions. Je parcourus la ligne des falaises, cherchant un point de débarquement et me demandant ce qu'il arriverait si un corps d'hommes déterminés armés de lances et de courtes épées descendait d'une galère et pénétrait dans ces forêts antiques. Je m'attendais à voir de vieux Bretons cachés dans l'herbe avec leurs arcs et leurs flèches, plutôt que des soldats anglais, habillés de rouge, avec leurs fusils et leurs canons à tir rapide. Il n'y avait aucun signe de vie moderne, tout le long de la ligne verte et blanche que nous longions. Elle nous apparaissait, sans aucun doute, telle elle apparut à nos ancêtres deux mille ans plus tôt.

Et tout cela me donna l'impression la plus étrange que j'aie jamais ressentie. Il me semblait que je revoyais dans mon esprit les moindres détails: les reconnaissances rapides, sur ces vertes collines, là-bas, au loin, surveillant tous les creux et tous

IL ME SEMBLAIT QUE J'AVAIS VU CES FALAISES UN SIÈCLE PLUS TOT

les couverts, toujours sur le qui vive, comme une expédition en pays ennemi. Je me voyais combattant désespérément dans cette vallée sombre, j'entendais le cliquetis de l'acier autour de moi, et les cris des combattants me donnaient l'impression que mon parti était battu, que les indigènes hurlaient et bondissaient autour de nous comme des loups et que personne d'entre nous ne reverrait plus les clairs pays du Nord. Puis il y avait un retour, nous combattions avec l'énergie du désespoir et tout à coup la résistance cédait. Ce qui restait de notre bande marchait en avant, épaule contre épaule ; nous nous avançions à travers la forêt jusqu'à ce que le jour tombe.

Soudain Jack me parla et tout s'évanouit. Quoique tous ces tableaux me parussent aussi vivants que la vie elle-même, avec chaque visage net et clair, les détails m'échappèrent comme les détails d'un rêve.

Je me suis souvent demandé si ce rêve tout éveillé, que j'eus devant les falaises crayeuses et les vertes collines d'Angleterre, était bien un rêve, ou un souvenir qui me venait des guerriers mes ancêtres réveillé de quelque mystérieuse manière par le premier coup d'œil jeté sur la terre qu'ils

JE REMARQUAI UNE VIEILLE CUIRASSE AVEC UN GRAND TROU CAUSÉ PAR UNE BALLE

avaient envahie et sur laquelle ils avaient combattu. Je laisse les savants discuter les questions de cette nature. J'eus d'ailleurs plusieurs sensations de ce genre au cours de mon voyage en Angleterre, mais quand je m'approchais, tout n'était plus que brouillard et fumée et le fracas des wagons roulant sur les rails. La sensation disparaissait. Il n'y eut qu'une fois où elle subsista assez longtemps. C'était par un beau jour, à la Tour de Londres, dans une pièce tranquille et discrète, garnie de hautes armures. Je remarquai une vieille cuirasse, avec le trou laissé par le passage d'une balle qui l'avait traversée de part en part, à peu près à la hauteur de la dernière côte. J'entrai le doigt dans l'ouverture, pour toucher le rebord formé par le métal refoulé en arrière et, en ce faisant, je sentis un choc, comme si la balle avait passé à travers mon propre corps. J'examinai tout autour les armures des écuyers, des chevaliers et des rois, dressées, comme si les hommes eussent encore été à l'intérieur. J'eus l'impression rapide que tous ceux qui étaient là, j'aurais pu les appeler par leur nom et que je les reconnaîtrais s'ils enlevaient leurs heaumes, où s'ils levaient leurs visières. Il me semblait qu'ils s'agitaient et se tournaient vers moi. Et soudain tout disparut, et il n'y eut plus que de vieilles armures d'acier, qui avaient jadis abrité des hommes et des faisceaux d'épées, des lances, des haches entassées dans les coins et un fouillis de pièces d'armes. Mais je ne pense pas que c'était cette fois un rêve tout éveillé ou un souvenir, quoique ce pût être un peu de tout cela. C'était de l'imagination, à mon avis. J'ai toujours eu l'imagination très vive, et dès mon enfance, je dévorais tous les livres que je pouvais trouver qui parlaient d'histoires de ces temps anciens, où les hommes combattaient pour le plaisir de se battre.

Que ce fut l'imagination ou autre chose, cela ne m'arriva plus jamais en Angleterre, même dans les vieilles villes fortifiées, qui avaient dû être aussi familières aux vieux Jeffries que Main Street à Los Angeles l'est pour moi aujourd'hui. Cela ne m'arriva plus non plus en Irlande ni en France. Mais naturellement ce n'était plus comme lorsque je ressentis le premier contact avec la vieille Angleterre.

Tout cela ne m'empêchait pas de travailler et de donner des exhibitions dans toute la contrée. Nous eûmes vingt-deux jours d'exhibitions en Angleterre, puis l'Ecosse et l'Irlande. Je travaillai onze jours à Paris et j'en consacrai sept de plus à visiter la ville. C'est une grande ville que Paris, mais elle me plut bien davantage quelques années plus tard, lors de mon second voyage.

CHAPITRE XXXV

UN COMBAT AVEC UN MAÇON

Ma première apparition à Londres, fut au Royal Aquarium, Brady avait fait placer des affiches partout et tous les journaux engagaient leurs lecteurs à venir me voir. Les reporters me posaient toutes sortes de questions, mais, comme je ne parlais pas beaucoup, ils remplissaient leurs colonnes avec des descriptions : quel aspect j'avais, comment je m'habillais, ce que je mangeais. Ils s'intéressaient plus à ma manière de me nourrir qu'à toute autre chose. L'un d'eux me demanda si j'aimais le bœuf cru. Il paraît que les boxeurs anglais du vieux temps mangeaient beaucoup de viande de bœuf crue, parce qu'ils disaient que cela les rendait plus féroces.

La première soirée au Royal Aquarium, je boxai quatre rounds avec mon frère Jack, qui paraissait sous un autre nom. Jack et moi avions l'habitude de faire des assauts si durs que tout le monde pouvait croire que nous cherchions à nous knock-outer l'un l'autre. On eut dit un vrai combat, Jack venait juste de dîner, et je le frappai à l'estomac, ce qui lui fit mal au cœur, et il se jeta sur moi de toutes ses forces. Alors, je commençai à esquiver ses coups en plongeant et, pour la première fois, les Anglais commencèrent à s'exciter et à crier. Ils comprenaient cette manière de parer. Tous les boxeurs anglais l'emploient. Ils aimaient aussi mon direct du gauche. Tant que vous frapperez du gauche, toutes les deux secondes et que vous éviterez de vous laisser toucher à la tête, vous êtes sûr de réussir en Angleterre. Au dernier round, Jack et moi nous nous précipitâmes l'un sur l'autre et nous tombâmes tous les deux sur le plancher. Alors les Anglais agitèrent la tête. Ils nous appelèrent encore et encore, jusqu'à ce que je sois fatigué.

Quelques jours plus tard, on annonça que je lançais un défi à tout venant. Le premier qui se présenta fut Georges Crisp, de Newcastle. Georges expliqua qu'il savait très bien qu'il n'avait aucune chance, mais qu'il avait besoin d'argent. Il me donna un si mauvais combat, qu'au bout de deux rounds, j'appelai Jack et je finis l'assaut avec lui pour pouvoir faire quelque chose d'intéressant.

(*A suivre.*) J.-J. JEFFRIES.

Notre Concours de Jeffries[1]

QUEL EST CE RÉBUS ?

Une série de questions sportives sont posées à nos lecteurs : 1.700 francs de prix leur sont offerts.

Depuis que nous avons commencé notre Concours de Jeffries, nous avons proposé aux concurrents les formules d'énigmes les plus variées et les plus imprévues. Il nous a semblé qu'ils seraient heureux d'avoir à déchiffrer, aujourd'hui, un rébus, un simple rébus.

Nous l'avons placé à l'endroit le plus intéressant de la rencontre de Jeffries avec Fitzsimmons. Nous demandons à nos lecteurs de bien vouloir rétablir le texte de la phrase que remplace ce rébus sportif.

Rappelons que pour prendre part à notre concours, il suffit de détacher chaque semaine le bon spécial qui se trouve dans nos pages d'annonces et de le conserver soigneusement jusqu'à la fin des Mémoires de Jeffries.

A ce moment nous ferons paraître une page spéciale sur laquelle seront réservées des cases particulières permettant de coller chaque bon, avec, en regard, un espace prévu pour la solution

Afin d'éviter les *ex-æquo*, nous avons posé la question suivante aux concurrents :

Quel sera le nombre de lecteurs qui participeront à ce concours ?

Voici la liste des 2.000 francs de prix que nous avons affectés à notre grand concours :

1er PRIX : *Un magnifique chronomètre Just, en or, avec sa chaîne, valeur : 500 francs.*
2e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, tirage de luxe, valeur : 450 francs.*
3e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, reliée peau, valeur 250 francs.*
4e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, cartonnée, valeur : 170 francs.*
5e PRIX : *Collection complète de Sports-Bibliothèque, brochée, valeur : 140 francs.*
6e PRIX : *100 francs en volumes.*
et 500 francs d'autres prix en volumes.

Ces ouvrages seront choisis par nous, dans le catalogue de la Librairie Pierre Lafitte, et Cie et seront délivrés aux lauréats, dans nos bureaux, 90, avenue des Champs-Elysées, Paris.

Voir page VI des annonces le Bon qui devra être joint à la réponse collective aux différentes questions qui feront l'objet de ce concours.

CALCHAS.

Voir les numéros depuis le 696.

Rappelons qu'un *Concours de Propagande*, doté de plus de 3.000 francs de prix consistant en objets d'art et livres, est réservé, pendant l'année 1912, aux abonnés des Publications Pierre Lafitte et Cie.

Voir, page 138 de notre *Carnet Multiprimes*, les conditions de cet amusant concours.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI. dir.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.